

# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India



अस्त्रधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 158।  
No. 158।

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 29, 2008/आष्विन 7, 1930  
NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 29, 2008/ASVINA 7, 1930

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण

अधिसूचना

मुम्बई, 29 सितम्बर, 2008

सं. टीएसपी/14/2008-एनएसआईसीटी—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, नावा शोबा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए उसके प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण

मामला सं. टीएसपी/14/2008-एनएसआईसीटी

नावा शोबा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 19वें दिन पारित)

यह मामला नावा शोबा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए उससे प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

21. नवम्बर, 2000 में निर्धारित एनएसआईसीटी पर प्रशुल्क उस समय स्वीकृत दो वर्षों की प्रशुल्क वैधता चक्र का अनुसरण करते हुए नवम्बर, 2002 में समीक्षा के लिए देय हो गया था। चूंकि एनएसआईसीटी ने अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था, इसलिए एनएसआईसीटी पर प्रशुल्क पुनः निर्धारित करने के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू की गई थी। इस प्राधिकरण ने प्रतिवेदित कारणों से और अपने आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 में विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन, एनएसआईसीटी में उस समय प्रधानित दरों में लगभग 13 प्रतिशत की कटौती की थी। चूंकि रायल्टी की संपूर्ण लागत नवम्बर, 2000 के अदेश में पार करना रूप में स्वीकृत किया गया था, इसलिए इसी स्थिति को जुलाई, 2005 में अपनी ओर से की गई समीक्षा में बनाए रखा गया था।

22. पार करना रूप में स्वीकृत संपूर्ण रायल्टी के संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय के बारे में जहाजसनी, सङ्क परिवहन और राजमार्ग भंत्रालय (एनएसआरटीएच) द्वारा प्रदत्त सलाह पर, रायल्टी व्यायों के जंदर्म में मार्च, 2006 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क की दोनों समीक्षा की गई थी और इस प्राधिकरण ने 7 मार्च, 2006 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश द्वारा, पूर्ववर्ती प्रशुल्क की 12 प्रतिशत की और कटौती प्रभावी की गई थी।

3. एनएसआईसीटी के संशोधित प्रशुल्क की वैधता आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 की अधिसूचना की तारीख से 3 वर्षों के लिए निर्धारित की गई थी। चूंकि आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2006 भारत के राजपत्र में दिनांक 4 अगस्त, 2005 को अधिसूचित किया गया था, इसलिए एनएसआईसीटी प्रशुल्क की वैधता 3 अगस्त, 2008 को समाप्त हो चुकी है।

4.1. संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, एनएसआईसीटी ने निम्नलिखित बताया है:-

- (i). एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच रियायत करार (सीए) का अनुच्छेद 14 लाइसेंसधारी (एनएसआईसीटी) को करार की शर्तों में संशोधनों का अनुसंधान करने की अनुमति देता है, यदि सीए की तारीख के पश्चात कानून में बदलाव किया जाता है। इस संबंध में, सीए 'कानून', 'सरकारी प्राधिकरण', 'कानून में बदलाव', 'कानून में बदलाव के अंतर्गत राहत' शब्दों को परिभाषित करता है।
- (ii). रियायत करार के अनुसार टीएमपी एक सरकारी प्राधिकरण है। रायल्टी के भाग को लागत रूप में अस्वीकार करने की टीएमपी की कार्रवाई, रियायत करार के अनुच्छेद 14.2 के अधीन कानून में बदलाव रूप में माने जाने के लिए प्राप्त करता है।
- (iii). एनएसआईसीटी के गास अनुच्छेद 14.3 – कानून में बदलाव के अधीन राहत माँगने के अलावा कोई विकल्प नहीं है। क्योंकि टीएमपी द्वारा अधोनुखी प्रशुल्क संशोधन ने उचित प्रतिलाम अर्जित करने के उसके अधिकारों को पर्याप्त और प्रतिकूलतः प्रभावित किया है।

4.2. एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 24 मार्च, 2008 में रही गई अन्य मुख्य बताओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). एनएसआईसीटी ने उत्पादकता और पत्तन परिसंपत्तियों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए नए तलचिह्न निर्धारित किए हैं, जिसने भारत में सभी भावी पत्तन रियायतों के लिए नया तलचिह्न स्थापित करने में सरकार की मदद की है।
- (ii). रियायत पर हस्ताक्षर करते समय, कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के बारे में कोई परिभाषित नीति नहीं थी। टीएमपी ने दिसम्बर 1998, नवम्बर 2000 के अपने आदेश और अगस्त 2005 के अपनी ओर से समीक्षा द्वारा पूरी तरह से रायल्टी स्वीकृत की थी जोकि 31 मार्च 2005 के संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन किया गया था। 31 मार्च, 2005 के संशोधित दिशा-निर्देशों के अंडे 2.8.1 के अनुसार, प्रशुल्क निर्धारण इस तरह से सुनिश्चित किए जाने के लिए किया जाए कि राजस्व हिस्से/रायल्टी को लेखा में नहीं लेने के कारण प्रथालक को नुकसान की समावना नहीं हो। इस 16 प्रतिशत आरओसीई को उन बीओटी मामलों में हर समय बनाए रखने की जरूरत है जहां बीली प्रक्रिया जुलाई, 2003 से पहले पूरी हुई थी। अगस्त, 2005 के अपनी ओर से आदेश की अप्रैल 2008 में अपनी ओर से समीक्षा ने प्रशुल्क के निर्धारण के समय लागतों के रूप में पूरी रायल्टी की अनुमति नहीं दी थी। इस कार्रवाई द्वारा एनएसआईसीटी ने इसके स्वीकृत प्रतिलाम से अस्वीकृति को बहन किया है, जिससे नुकसान हुआ है।

(iii). वर्ष 2000 से 2007 के दौरान, एनएसआईसीटी ने मात्राओं में लगातार बुद्धि द्वारा प्रवालनों को जारी रखने और सुधार करने की कोशिका की है। जेनपीटी को एनएसआईसीटी द्वारा प्रहसित अधिकार मात्रा से जारी लाने हुआ है और अतिरिक्त रायलिट्यों और पोत संबंधी प्रभाव अर्जित किए हैं।

(iv). 800 भीटर की घाट लाइन और 28 फैक्ट्रीय के यार्ड की मौजूदा अपरावना के साथ, एनएसआईसीटी ने 147 मिलियन टीईयू (जोकि मूल परिकल्पना कामयाम से दोगुना से अधिक है) की मात्राओं के व्यवस्था को प्रहसित किया है और विश्व में घाट लाइन के प्रति भीटर प्रहसित अधिकारमात्राओं में से एक है।

(v). मात्राओं में बुद्धि के भाव्यम से/दक्षता में बुद्धि करते हुए लागतों में कमी करने की और सेवावना नहीं रह गई है क्योंकि एनएसआईसीटी अब अपनी कामयाम से अधिक प्रवालन कर रहा है।

(vi). एनएसआईसीटी द्वारा करने की गई शब्दली इस पर थी कि यह एक पार करना होगा और उपयुक्त प्रशुल्क समायोजन एनएसआईसीटी के हित की रखा जाएगे। ताकि, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के लड 28.1 के अनुसार, उन बीओटी-मामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पहले अदित्त रूप दे दिया गया था, प्रशुल्क परिकल्पन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत रूप में रायली/राजस्व हिस्सेदारी की इस प्रकार से लिया जाएगा जिससे रायली/राजस्व हिस्सेदारी के कारण प्रवालन को नुकसान की संभावना से बचा जा सके क्योंकि इसे लेखा में नहीं लिया जा रहा है, परंतु अगले निम्नतम शोलीदाता द्वारा उद्दरित अधिकारों राशि। विनियमों में इस बदलाव का लागतों के दौरे पर निम्नवत रूप में प्रधाव पढ़ेगा:-

माह और वर्ष	सीएलटी ग्राह टीईयू	प्रशुल्क राजस्व के % रूप में
जुलाई 2008	1,342	53%
जुलाई 2009	1,960	70%
जुलाई 2010	2,086	75%

(vii). मीजूंदा प्रशुल्क स्थीकार पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2005 से 2007 के लेआपरेशन देखों और अगले तीन वर्षों अर्थात् 2008 से 2010 के अनुमतों पर आधारित है।

(viii). प्रशुल्क स्थीकार के मुख्य बिन्दु और आधार अन्यतारे निम्नलिखित हैं-

(क). प्रशुल्क 1 जनवरी, 2005 के बाद प्रस्तुत औरहों के आधार पर, 1 जुलाई, 2008 से संशोधित किया जाना है।

(ख). बोली जना करने के समय और 31 मार्च 2005 तक प्रथलित विनियमों के आधार पर संगृहीत अवधि 2005-2010 के लिए लागत रूप में 100 प्रतिशत रायली पर विवाद किया गया है।

(ग). पूँजी पर प्रतिलाम मौजूदा दिशा-निर्देशों दिनांक 31 मार्च, 2005 के अनुसार सुविचारित किया गया है।

(घ). वर्ष 2005 से पहले अधिक लागतों के लिए समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि बोलीकी जना करने के समय और 31 मार्च 2005 तक अधिक प्रतिलाम/अर्जित दक्षता के परिकल्पन की संकलनना नहीं थी।

(ङ). (i). जेनपीटी ने वर्ष 2005, 2008 और 2007 में क्रमशः 1,930 मिलियन टीईयू, 1,260 मिलियन टीईयू और 1,148 मिलियन टीईयू प्रहसित किया है। जेनपीटी द्वारा वर्ष 2008 में, 880 भीटर घाट लाइन, सर्वोत्तम मात्रा से प्रहसित 1,280 मिलियन टीईयू की लक्ष्यतम अवधि के आधार पर, जोकि एनएसआईसीटी द्वारा 800 भीटर से प्रहसित किया जा सकता है, 1.1 मिलियन टीईयू है।

(ii). पीपीटी परियोजनाओं के लिए दिशा-निर्देशों के आधार पर, एनएसआईसीटी की सार्वत्रिक कामयाम 1.1 मिलियन टीईयू परिवर्गित किया गया है। इसके मुद्रदेवज्ञ, वर्ष 2006 से 2008 के लिए 1.10 मिलियन टीईयू से अधिक एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित अवधार एनएसआईसीटी की दक्षता एनएसआईसीटी की दक्षता के कारण है और ऐसी दक्षता से एनएसआईसीटी को हुए लागतों को एनएसआईसीटी द्वारा बनाए रखे जाने की अनुमति दी जानी चाहिए। दक्षता अर्जितों का परिकल्पन वर्ष 2006 से 2007 के दौरान 1.10 मिलियन टीईयू से अधिक प्रहसित मात्राओं के लिए अंशदान (राजस्व - परिवर्ती लागत) पर आधारित है।

(ii). पर्तान/सरकार एनएसआईसीटी द्वारा प्रहसित 1.10 मिलियन टन से अधिक मात्राओं पर देय रायली का 100 प्रतिशत लागती है।

(ज). भारी दार्जिक मात्राएँ 1.10 मिलियन टीईयू पर सुविचारित की गई हैं जोकि संशोधित पीपीटी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन वर्ष स्थापित संयोतम कामया है।

5.1. एनएसआईसीटी ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में 46 प्रतिशत की एकास द बोर्ड वृद्धि प्रस्तावित की है।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वित्तीय स्थिति निम्नवत् है—

वर्ष	प्रबालन आव (रुपये लाखों में)		निवल अधिकारण(+)/ घाटा(-) (रुपये लाखों में)		निवल अधिकारण(+)/ घाटा(-) प्रबालन आय के % रूप में	
	मौजूदा दर	प्रस्तावित दर	मौजूदा दर	प्रस्तावित दर	मौजूदा दर	प्रस्तावित दर
2008	30351.56	43101.51	(8499.35)	4250.60	-28.00%	9.86%
2009	30351.98	43101.94	(13201.42)	(451.47)	-43.49%	-1.03%
2010	30352.41	43102.37	(13887.52)	(3137.56)	-52.34%	-7.28%
			आवासत %	-41.28%	9.51%	

6.2. प्रस्तावित मौजूदा दरमान में, एनएसआईसीटी ने परिशावाओं और सामान्य निवासन एवं शर्तों के लिए पृथक खंड शामिल किया है। इसने विविध सेवाओं जैसे सील लगाना/उत्तराना, सीधाशुल्क निरीकण के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार, उपयोक्ताओं की गलती के कारण पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए भी प्रभार आदि के लिए भी प्रभार निर्धारित करते हुए नया खंड शामिल किया है।

6. निर्धारित परामर्शों प्रक्रिया के अनुसार, एनएसआईसीटी के प्रस्ताव की प्रतिलिपि संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अधिष्ठित की गई थी। एनएसआईसीटी के अनुरोध पर, प्रस्ताव के साथ जाना किए गए प्रिछले वर्षों के वार्षिक लेखे उपयोक्ताओं को अधोक्षित नहीं किए गए थे। तथापि, प्रस्ताव की आंतरिक संवीक्षा के दौरान वार्षिक लेखों का उत्तरेख किया गया था। जेएपीटी और कुछ उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों एनएसआईसीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एनएसआईसीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर आपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

7. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 मई, 2008 द्वारा निन्नलिखित निवेदन किए हैं—

- एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में अनुरोध किया था कि यह प्राधिकरण जोकि रियायत करार के अनुसार शासी प्राधिकरण है, रायतली के भाग को लागत रूप में स्वीकार नहीं करने की अपनी कार्रवाई की समीक्षा करे।
- न्यायालय के आदेश दिनांक 8 मई 2008 के कार्यवृत्त एनएसआईसीटी की इस इच्छा को निर्दिष्ट करते हैं कि उसके द्वारा जेएपीटी भुगतान रायस्तियों के विवार के लिए मंत्रालय का लेख किया जाए। इस प्राधिकरण की प्रशुल्क के निवारण के लिए एमपीटी अधिनियम के अधीन शक्तियाँ विनिर्दिष्ट की गई हैं। इसने प्रशुल्क विनायन के लिए समय-समय पर दिशा-निर्देश भी अधिसूचित किए हैं।
- प्राधिकरण से अनुरोध है कि हमारे प्रशुल्क आवेदन और इसके अप्रैल 2006 के आदेश से उत्पन्न स्थिति की समीक्षा करें जिसका 'कानून में बदलाव' से अहितकारी प्रभाव और एनएसआईसीटी की भेदनत पर प्रभाव पड़ा है।

8. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर यह पाया गया कि विभिन्न विन्दुओं पर एनएसआईसीटी से अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण अपेक्षित है। हमने एनएसआईसीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे थे। एनएसआईसीटी ने अपने पत्रों दिनांक 4 जुलाई 2008, 5 जुलाई 2008 और 29 जुलाई 2008 द्वाय प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और एनएसआईसीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकावाद्द किए गए हैं—

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएसआईसीटी का प्रतिसाद
(i).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तात्पर्यहून से संबद्ध होना चाहिए। एनएसआईसीटी ने बताया है कि उसने उत्पादकता के लिए नए तात्पर्यहून निर्धारित किए हैं। एनएसआईसीटी द्वारा निर्दिष्ट उत्पादकता के तात्पर्यहून स्तरों को दरमान में तत्संबंधी प्रशुल्क मद्दों पर शासी शर्तों के रूप में शामिल किया जाना चाहिए।</p>	प्रस्तावित एसओआर में एनएसआईसीटी द्वारा सुविधारित उत्पादकता का तात्पर्यहून स्तर 20 संचलन प्रति घंटा है, जैसाकि एसए में कहा गया है।
(ii).	<p>एनएसआईसीटी ने बताया है कि उसकी मूल्य-निर्धारण रणनीति लागत आधारित के अलावा निष्पादन आधारित है। एनएसआईसीटी इकाई मूल्य पर निष्पादन में संभावित सुधार का प्रभाव बताएं।</p>	प्रशुल्क आवेदन लागत जैसा दृष्टिकोण पर आधारित है जैसाकि मार्च, 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है। एनएसआईसीटी अपने ग्राहकों के साथ निष्पादन आधारित करारों की मूल्य-निर्धारण रणनीति का प्रयोग करना चाहता है जैसाकि मार्च, 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 5.9 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

(iii).	एनएसआईसीटी वास्तविक यात्रायात और लागत विवरण के लिए निर्धारित प्राकृत पैमाने में जनवरी, 2008—जून, 2008 अवधि के लिए अनुमान अनुपर्याप्त वर्षों के लिए अनुमानों में तदनुकूली बदलावों के साथ तदनुकूल समायोजित किया जाए।	एनएसआईसीटी ने जनवरी, 2008 से जून, 2008 अवधि के दौरान ₹62142 की आवार अवधि की है। यू-एर्प के लागत अनुसार एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए बोरी के अनुसार हैं।
(iv).	एनएसआईसीटी वर्ष 2007 के लिए लेखायरीकृत लेखों की प्रतिलिपि भेजें।	एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के लिए सेक्यापरीकृत लेखों की प्रतिलिपि भेजी है।
(v).	आदेश दिनांक 7 नवम्बर 2000, 22 जुलाई 2005 और 7 मार्च 2008 में सुनिश्चारित यात्रायात विवरण वित्तीय वर्ष आधार पर हैं। एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अब भेजे गए तदावत विवरण केंद्रोंपर वर्ष आधार पर हैं। एनएसआईसीटी वर्ष 2000-01 से 2010-11 के लिए वित्तीय वर्ष आधार पर लागत विवरणों का वैकल्पिक सैट भेजें।	इस प्रार्थिक वायार निर्धारित प्रशुल्क संक्षेप में सामान्य निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क प्रस्ताव वार्षिक करते समय, वार्षिक बोरे तत्संबंधी टर्मिनल द्वारा अविवित लेखाकृत वर्ष अर्थात् अप्रैल से मार्च अक्टूबर जनवरी से दिसम्बर अंदरा जैसी स्थिति हो, से संबंधित होना चाहिए।
(vi).	वर्ष 2000 से 2004 तक एनएसआईसीटी की वित्तीय/सामान्य विवरण।	उपर्युक्त आधार पर, एनएसआईसीटी ने समीक्षा द्वारकृतों की अवधि के रूप में केलेंडर वर्ष बोरीकृत किया है। क्षणी विधिनियम के अनुसार एनएसआईसीटी का सांकेतिक वर्ष समाप्ति दिसम्बर है जिससे इसके कानूनी प्रक्रियान्वयन शुरू होते हैं।
(vii).	<p>आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 में स्वीकार्य लागत और अनुपर्याप्त प्रतिलिपि के पश्चात ₹० 473.44 करोड़ का अनुपानित अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2000-01 से 2004-05 के दौरान एनएसआईसीटी को प्रोदूम्त होना निर्धारित किया गया था। ₹० 473.42 करोड़ के 50 प्रतिशत को वर्ष 2005-06 से 2009-10 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान सेट ऑफ किए जाने की आवश्यकता है जैसाकि आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 के अनुच्छेद 10 (xii) में विनिर्दिष्ट किया गया है। एनएसआईसीटी ने इस आधार पर वर्ष 2005 से पहले उसे प्रोदूम्त अतिरिक्त अधिशेष समायोजित नहीं किया है कि 31 मार्च, 2006 से पहले अधिक प्रतिलिपि की संकल्पना नहीं थी।</p> <p>वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के दौरान एनएसआईसीटी को प्रोदूम्त किए जाने के लिए अनुपानित ₹० 473.44 करोड़ के अनुपानित अतिरिक्त अधिशेष का 50 प्रतिशत सांकेतिक प्रशुल्क दिसम्बर-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार संक्षेपित प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुनिश्चारित किया गया था।</p> <p>₹० 142 करोड़ की राशि प्रशुल्क आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2006 में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए लागत विवरणों में सेट ऑफ की गई है। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008-09 से 2009-10 के दौरान सेट ऑफ करने के लिए वास्तविकताओं के अन्वेषण, लगभग ₹० 95 करोड़ की राशि राशि पर विचार नहीं किया है।</p>	<p>(i). उपर्योगिता/क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाला प्रतिश्चारित अर्जन, जोकि व्यापार वृद्धि को सुनिश्चारनक और बनाए रखने के लिए किया गया है। खंड 2.13 के अनुसार 50 प्रतिशत समायोजन प्रशुल्क के परिसर्पित उपयोग में वृद्धि करने में प्रशुल्क के लिए प्रशुल्की जहाँ है।</p> <p>(ii). यदि एनएसआईसीटी को निर्धारित क्षमता पर प्राप्तानन करने थे, तो ₹० 135 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यापार द्वारा अधिक आउटफलो के परिणामस्वरूप व्यापार को ₹० 5000/- प्रति टीईयू अदा करना होगा और एकिजम व्यापार में वृद्धि करने के लिए योग्यता को भी सीधित करना होगा। सरकार को वाणिज्य में वृद्धि के माध्यम से सज्जन, पोत संकेती प्रकार, शीघ्रता भुगतान और एकिजम व्यवसाय में वृद्धि से लाभ हुआ है। अर्थव्यवस्था के निम्नतर मान, तेज सुधार समय आदि याते हुए पोतों की तैनाती से शिपिंग लाइन्स को भी लाभ हुआ है। हालांकि एनएसआईसीटी की अधिक उपर्योगिता से प्रत्येक दोनों को लाभ हुआ है, परंतु एनएसआईसीटी को अधिक उपर्योगिता से होने वाले लाभों के समायोजन के मध्यम से दृष्टि किया गया है। इसे अच्छी स्थिति नहीं कहा जा सकता।</p> <p>(iii). संख 24.1 लाभों के प्रतिश्चारण लागत कटीती और क्षमता के अधिक उपयोग से लाभों के अप्रतिश्चारण को भी दृष्टा है।</p> <p>(iv). प्रतिश्चारित अर्जनों का समायोजन बोरी उदाहरण के अवधार बोरी जमा करने के दौरान अपनाई गई प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के अनुसार नहीं है।</p> <p>(v). एनएसआईसीटी को क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाले संपूर्ण लाभों के प्रतिश्चारण की अनुमति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी द्वारा उसे बनाए रखने के लिए दिसम्बर-निर्देश में कोई शोक नहीं है।</p> <p>अधिशेष समायोजित नहीं करने के लिए आधार ऊपर दिया गया है।</p>

2005) तक एनएसआईसीटी को होने वाले लगातार लाभ को लेखा में नहीं लिया गया है। इस अधिकारी में, आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 के अनुच्छेद, सं. 10 (xii) का अवलोकन करें।

(iii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, उन मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी हो गई थी, भूस्यामी पत्तन को निजी प्रचालक द्वारा देय रॉयल्टी/साफर इस्सा प्रशुल्क परिकलनों के लिए रवीकार्य लागत के रूप में स्वीकार किया गया है परंतु अगले उच्चतम बोलीदाता के अधिकारी के अधीन। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच हुए एलए पर 3 जुलाई 1997 के हस्ताक्षर किए गए थे। एनएसआईसीटीद्वारा देय रॉयल्टी राशि प्रशुल्क परिकलनों के प्रयोजन के लिए 69.50 प्रतिशत के स्तर पर ली जानी थाहिए। इस संबंध में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 7 मार्च, 2006 के अनुच्छेद 15 और 18 का अवलोकन करें। दूसरे उच्चतम बोलीदाता के उद्धरण तक रॉयल्टी भुगतान पर विचार करते हुए वास्तविक अतिरिक्त अधिकारी वर्ष 2005 से 2007 के लिए परिगणित किया जाए जिसे वर्ष 2008 से शुरू होने वाले अगले प्रशुल्क चक्र में सेट 3 रोफ किया जा सकता है जैसाकि प्रशुल्क आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 के अनुच्छेद सं. 10 (xii) में विवेदित किया गया है।

एनएसआईसीटी द्वारा बताई गई स्थिति की गणना करते हुए वर्ष 2005 से 2010 के लिए संशोधित लागत विवरण भेजें।

(i). इसमें कोई भत्तेद नहीं है कि रॉयल्टी एक लागत है। यह केवल रॉयल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और प्रचालन का अधिकार दिया गया था। बोली शर्तें प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी को शामिल किए जाने को नहीं शोकती हैं। द्वितीय उच्चतम रॉयल्टी का बोजूदा भत्ता भी बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। टीएसपी मार्च 2006 के आदेश के छोड़कर अपने सभी आदेशों में प्रशुल्क के परिकलन में सापूर्ण रॉयल्टी की अनुमति दी है।

(ii). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच रॉयल्टीयों की तुलना निम्नवत् है—

विवरण	एनएसआई सीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता
उद्धरित रॉयल्टी का एनपीटी (रूपये करोड़ में)	312.00	225.00
गारंटीशुद्ध भात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60
कुल रॉयल्टी (रूपये करोड़ में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू (रूपये)	2601.00	2617.00

(iii). भवानालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार स्पष्ट रूप से बताया गया है कि प्रभावित नहीं कर रही रॉयल्टी की स्थिति, बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया जाता है, बोलियां आमत्रित करते समय। जेएनपीटी के बोली आमंत्रण में पूर्ण अध्यवा पार्ट रॉयल्टी की अस्तीकृत के संबंध में कोई शर्त नहीं थी।

(iv). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों और परिणामस्वरूप कानून में बदलावों के विरुद्ध जाता है। इसका एनएसआईसीटी के सुविधा का प्रचालन करने के अधिकार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रचालक को हानि की संभावना से बचने के लिए रॉयल्टी को लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। रॉयल्टी का भाग अस्तीकृत करने से नुकसान होगा। इसलिए यदि नुकसान होता है तो पूरी रॉयल्टी स्वीकृत की जानी चाहिए।

(v). भुगतान रॉयल्टी की भात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अधिकारी में पत्तन को रोकड़ प्रवाह के एनपीटी का प्रयोग करना सही नहीं होगा। ऐसी पद्धति से प्रचालक को नुकसान होता है।

(vi). खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकार अधिकारी के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा रु 4039 करोड़ की अपेक्षा रु 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू एनएसआईसीटी के रु 260/- की अपेक्षा रु 2617/- परिगणित की गई है। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई पूरी रॉयल्टी स्वीकृत की जाए। उक्त दिशा-निर्देश का कोई अन्य निवर्तन नहीं हो सकता और इसलिए मार्च, 2006 में टीएसपी द्वारा अंगीकृत रॉयल्टी के संबंध में यह स्थिति अंगीकृत नहीं की जा सकती।

(iv).	एनएसआईसीटी वास्तविकताओं के आदार पर वर्ष 2003 से 2004 के लिए लागत विवरण तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ भेजें।	दिशा-निर्देशों का खंड 3.1 अपेक्षा करता है कि प्रशुल्क निर्धारित प्रसारण दिशा-निर्देशों के अनुसार और टीएसए द्वारा निर्धारित प्राप्तवर्षों में दैयर किए जाएं। तदनुसार, एनएसआईसीटी ने निर्धारित प्राप्तवर्ष में प्रसारण प्रस्तुत किया है। (एनएसआईसीटी वे दिसम्बर 2003 के अंत से दिसम्बर 2004 वर्ष के लेखापरीक्षित लेखों भेजे हैं।)
(v).	अनुमतिनीत तत्कालीन सेवाएं शुल्क (टीएसएफ) 2006 के अपने और से प्रशुल्क आदार में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए लागतों की कट के रूप में इस प्रकल्पना से स्वीकृत किया गया था कि एनएसआईसीटी अपनी प्रशार्तक कर्त्तव्यों को किए गए टीएसएफ मुद्रावान का “आर्थिक लंबा विवरणशिप” स्थापित करने के लिए व्यासाधिक आवकार निर्धारण आदेश भेजें।	प्रशुल्क किया गया टीएसए शुल्क आदार अधिकारी द्वारा निर्धारित वर्ष 2002-03 के लिए आवकार वैयक्त परिकलित करते समय स्वीकार किया गया था। निर्धारण आदेश की प्रतिसिद्धि भेजी गई है। अनुपर्याप्त वर्षों को लिए अंतिम निर्धारण पूर्ण नहीं है। आर्थिक लंबा विवरणशिप का वैकल्पिक दोतो हुए दाखिल की गई पिछरणियों संलग्न की गई है।
(vi).	वास्तविकताओं के सम्बन्धीन अन्वयन की दृष्टिकोण	संसोचित प्रशुल्क विशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राप्तिकरण से अपेक्षा करता है कि निर्धारित प्रशुल्क दैयर अवधि की समाप्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय विष्यादान की संभीक्षा की जाए। इस दिशा-निर्देश से, नियमी टर्मिनल प्राप्तालक्षों से अपेक्षा की जाती है कि निर्धारित प्राप्तवर्ष में अपेक्षित व्योरे भेजें। एनएसआईसीटी निर्धारित प्राप्तवर्ष (प्रपत्र-7) में अपेक्षित व्योरे भेजें।
(vii).	(i). वित्तीय/लागत विवरण (ii). वर्ष 2005 से 2007 के अपने लागत विवरण में दिया गया स्थानान्वयन आव और अन्य आव या औड़ तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आव और औकड़ों से योग नहीं खाता है। लागत विवरणों में दर्शाई गई प्राप्तालन आव वार्षिक लेखों की तुलना में कम है। एनएसआईसीटी अन्वार का समाधान करे और समाधान विवरण भेजें। (iii). अन्वार: एनएसआईसीटी द्वारा परिणामित 11.00 लाख टीईयू की सार्वोत्तम अन्वार वर्ष 2006 के लिए जोएनपीटी के निकटवर्ती कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रतिवेदित अर्जित मात्रा पर आधारित प्रतीत होती है। एनएसआईसीटी ने सार्वोत्तम अन्वार के निर्धारण में अपनाए गए अपने	मार्च 2006 दिशा-निर्देशों से पूर्व, अधिकारे के सम्बोधन के लिए कोई प्रतिमानक नहीं थे। इसलिए यह लागू नहीं है। दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 का साधारण वर्णन भी वर्णाता है कि वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय विष्यादान की संभीक्षा की जा सकती है यदि प्राप्तिका प्रशुल्क के निर्धारण के समय पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया था। चूंकि पिछला संशोधन नवंबर, 2002 के आदेश द्वारा किया गया था और मार्च 2002 तक की अवधि शामिल की गई थी। इसलिए टीएसए के मार्च, 2002 के पश्चात पूर्वानुमानों पर विश्वास नहीं किया था और इसलिए कोई सम्बोधन नहीं किया जा सका। चूंकि इस अवधि के लिए कोई प्रशुल्क पूर्वानुमान नहीं लिया गया था, इसलिए एनएसआईसीटी ने उक्त विवरण तैयार नहीं किए हैं और वास्तविक औकड़े उपलब्ध नहीं करवाए हैं। उक्त दिशा-निर्देश भी लागू नहीं होता है क्योंकि अन्वार के अधिक उपयोग के उपरांत लागू होता है। (एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 का सम्बोधन विवरण भेजा है। प्रवालन आव में अन्वार अनुदान एनएसआईसीटी द्वारा आवज और वित्त प्राप्तालों को लागत विवरणों में शामिल नहीं किए जाने के कारण है।)

दृष्टिकोण के समर्थन में महापत्तनों पर पीयोपी परियोजनाओं के लिए अपफॉट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों का संदर्भ भी लिया है। मारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश के अनुपालन में फारवरी 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित महापत्तनों पर पीयोपी परियोजनाओं के अपफॉट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों के खंड 1.3.2 के अनुसार, अपफॉट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश मैर्जुटा नियंत्रित टर्मिनलों पर लागू नहीं है।

निकटवर्ती टर्मिनल की क्षमता एनएसआईसीटी की क्षमता निर्धारित करने के लिए संदर्भ किन्तु नहीं हो सकता।

	जेनपीटी	जीटीआईपीएल	एनएसआईसीटी
घाट क्षमता (मीटर)	1125	712	600
घार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)	55	40	28
क्षमता (लाख टीईयू)	15.40	13.30	11.00
उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%

दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अधिकलिप्त क्षमता के निर्धारण की एहति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अधिकल्प क्षमता की गणना के लिए मिन्न-मिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।

एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहसित वास्तविक थ्रुपृष्ठ पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्णन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्णन अनुसारित किया गया था तो वास्तविक थ्रुपृष्ठ क्षमता के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदानकरने वाले दिशा-निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।

टीएमपी के पूर्वानुदारण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता भाड़ल के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.00 लाख टीईयू और घार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिणित होती है। दो के बीच कम (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की आदेशकता है। अपी तक, एनएसआईसीटी ने अपने सर्वोत्तम क्षमता रूप में 11 लाख टीईयू अंगीकृत किया है।

(iv).

यातायात: हालांकि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के दौरान लागभग 14.72 लाख टीईयू प्रहसित किया है परंतु उसने इस आधार पर वर्ष 2008 से 2010 के लिए 11 लाख टीईयू प्रत्येक पर यातायात अनुमानित किया है कि टर्मिनल की क्षमता लागभग 11 लाख टीईयू है। परंतु यातायात पूर्वानुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 में दिए गए निर्धारण के अनुसार होने आहिए। एनएसआईसीटी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2008 से 2010 के लिए यातायात पूर्वानुमान की समीक्षा करे और आधार के साथ समीक्षित यातायात पूर्वानुमान भेजें।

दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अधिकलिप्त क्षमता के निर्धारण की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अधिकल्प क्षमता की गणना के लिए मिन्न-मिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।

एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहसित वास्तविक थ्रुपृष्ठ पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्णन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्णन अनुसारित किया गया था तो वास्तविक थ्रुपृष्ठ क्षमता के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदानकरने वाले दिशा-निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।

उपर्युक्त आधार पर, जहां प्रतिभानकों के अनुसार क्षमता यातायात अनुमानों से कम है, क्षमता मात्रा पूर्वानुमानों के रूप में सुविधाप्रिय ही रही है।

(v).	<p><b>प्रजातन्त्र आय:</b></p> <p>(१). निजी टर्मिनलों के लिए निर्बासित प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रपत्रों के प्रपत्र २क वाली दिवायी ३ प्रजातन्त्र से अपेक्षा कमरी है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। तथापि, एनएसआईसीटी द्वारा ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है। एनएसआईसीटी अनुमानित संशोधित यातायात और गैजूदा दरमान के संदर्भ में आय के विस्तृत परिकलन के साथ-साथ विचारकीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान भी भेजें।</p>	<p>प्रपत्र २ वाले कंटेनरों की प्रत्येक बोडी के लिए अंतिम प्रजातन्त्र के लिए देता है। यूके वर्ष 2005, 2006 और 2007 के लिए प्रशुल्क चिन्न-चिन्न है, इसलिए इस राशि को यातायात संबंधी प्रपत्र २क के साथ प्रत्यक्ष रूप से संबंध नहीं किया जा सकता।</p>																																
	<p>(२). इस प्राक्किरण में आवश्यक दिनांक २८ जून, 2007 द्वारा जैसेवीटी के टर्मिनलों में एनएसआईसीटी राशि, ऐसे द्वारा संशोधित आईसीटी कंटेनरों के बाहर टर्मिनल रेल प्रहसन विभाग (आईटीआरएक्यू) के लिए १५ फरवरी 2007 से पूर्वव्यापी प्रशुल्क से कर ४०० प्रति ट्रीइयू की अतिरिक्त राशि वाली सेवी के जैसेवीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए आय अनुमानों के बोक्सप के अधार पर, यह स्पष्ट नहीं है कि आईटीआरएक्यू जो होने वाली आय को वर्ष 2007 की जारीवित आब और अनुमानी अपेक्षा के अनुमानों में सुनिश्चित किया गया है अथवा नहीं। यह वी रोक गया है कि एनएसआईसीटी ने प्रस्तावित सभी दरमान में आईटीआरएक्यू की सेवी सामिल नहीं की है। एनएसआईसीटी अपने जो वर्ष 2007 में हुई एक अतिरिक्त आय और अनुकरी अपेक्षा के अनुमान भेजे। सभीदा दरमान में जड़ावी उपलब्ध वायिक किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2007 के लिए आईटीआरएक्यू से अप्रित आय ₹० 14.74 करोड़ है। इसी द्वारा के अधार पर, यह आय वर्ष 2006 से 2010 की विविध आय के अधीन महसे से सुनिश्चित भी जा सकती हैं।</p> <p>यूके गैजूदा आईटीआरएक्यू व्यवस्था रेल प्रजातन्त्रों को यातायात करने में सभी आईसीटी कंटेनरों पर अतिरिक्त बोडी दरमानी है, इसलिए एनएसआईसीटी ने एनएसआईसीटी में प्राप्त विविध द्वेषों पर प्रहसित भागी-भागों के लिए सानू किया जाने वाला विभागीय प्रशासन (खंड ११—विविध प्राप्त) में विष्णु (५) विभासित किया है।</p> <p>यह प्राक्किरण वर्तनाम अस्तरण को जहरी रखने का विषय लेता है कि द्वैशमी द्वारा गैजूदा एनएसआईसीटी विभाग वे आकार पर बदल के साथ एनएसआईसीटी विभाग में आईटीआरएक्यू प्रभाव निर्धारित किया जाए।</p>																																
	<p>(३). एनएसआईसीटी प्रस्ताव स्पष्ट रूप से नहीं बताता है कि गौलर नूल्यवार्गीय प्रशुल्क से होने वाली आय के अनुमानन के लिए उसके द्वारा अनीक्षित विनियम वर्द है। एनएसआईसीटी जो अनुरोध है कि प्रजातन्त्र आय का अनुमान लगाने के लिए उसके द्वारा अनीक्षित विनियम वर्द भेजें।</p>	<p>सुनिश्चित विनियम वर्द कर ₹० 40.34 प्रति अन्यरिकी टॉनलर है। यह विनियम वर्द नंदारण/प्रशीतन आब के लिए लागू है।</p>																																
	<p>(४). प्रस्तावित वर्द में जावाह्य सूक्ष्म के अलावा, एनएसआईसीटी ने युक्त नई सेवाओं को युक्त करने का प्रस्ताव किया है। नई सेवाओं से होने वाली वर्ष-द्वारा अनुमानित आय व्यवहार भागवद की जाए और आय के अनुमानन के अधार के साथ विचारकीन सभी वर्षों के लिए भेजी जाए।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए विविध सेवाओं से होने वाली आय दर्शाते हुए विवरण भेजा है।)</p>																																
	<p>(५). एनएसआईसीटी अपने द्वारा प्रपत्र २-खंड में दिए गए आंकड़ों के संदर्भ में विस्तृत विचार समय विश्लेषण वाला एक नोट भेजें।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2006, 2007 और जून, 2008 तक के लिए आईसीटी, स्थानीय और टीपी कंटेनरों के लिए भारतीक विचार समय दर्शाने वाला विवरण भेजा है।) आईसीटी, स्थानीय और टीपी कंटेनरों के लिए औसत विचार समय नीचे तालिकामध्य किया गया है—</p> <table border="1" data-bbox="870 1657 1423 1953"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>सनात्र 2008 दर्द</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>आईसीटी</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>— आवाहा</td> <td>5.0</td> <td>3.3</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>— नियांत</td> <td>5.4</td> <td>6.0</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td><b>स्थानीय</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>— आवाहा</td> <td>1.5</td> <td>1.3</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>— नियांत</td> <td>3.8</td> <td>3.9</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td><b>टीपी</b></td> <td>3.6</td> <td>5.3</td> <td>4.3</td> </tr> </tbody> </table>		2006	2007	सनात्र 2008 दर्द	<b>आईसीटी</b>				— आवाहा	5.0	3.3	4.9	— नियांत	5.4	6.0	4.9	<b>स्थानीय</b>				— आवाहा	1.5	1.3	1.7	— नियांत	3.8	3.9	4.1	<b>टीपी</b>	3.6	5.3	4.3
	2006	2007	सनात्र 2008 दर्द																															
<b>आईसीटी</b>																																		
— आवाहा	5.0	3.3	4.9																															
— नियांत	5.4	6.0	4.9																															
<b>स्थानीय</b>																																		
— आवाहा	1.5	1.3	1.7																															
— नियांत	3.8	3.9	4.1																															
<b>टीपी</b>	3.6	5.3	4.3																															

	<p><b>(vi). प्रचालन लागत:</b></p> <p><b>(क). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेवर:</b></p> <p>वर्ष 2008 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी वर्ष 2007 के प्रारंभिक आंकड़े की तुलना में लगभग 9 प्रतिशत के साथ अनुमानित किया गया है। वर्ष 2007 से 2008 औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि का औचित्य है। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष लेवर लागत के अनुमानों के लिए विस्तृत परिणाम भेजी जाए।</p>	<p>वर्ष 2004 में यूनियन के साथ हुआ दीर्घकालिक निपटान मार्च 2008 में समाप्त हो चुका है। 4 वर्षों की अवधि के लिए पिछले निपटान के दौरान, एनएसआईसीटी पहले वर्ष के दौरान 20 प्रतिशत और अगले 3 वर्षों के दौरान 4.5 प्रतिशत प्रत्येक वर्ष भेशधन के लिए सहमत था। भौजूदा निपटान के लिए एनएसआईसीटी निपटान के प्रथम वर्ष में उच्चतर आउटोरों की उम्मीद कर रहा है।</p> <p>3 वर्षों की अवधि में वृद्धि अप्रैल 2008 में तागु मुद्रास्फीति कारक के अनुसार है। मुद्रास्फीति में भौजूदा वृद्धि धरन के कारण, वास्तविक आउटफलों के प्रभावपूर्ण ढंग से बढ़ने की उम्मीद है। ग्राहिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित अनुमानों में कोई समायोजन नहीं किया जाए।</p> <p>(एनएसआईसीटी ने प्रचालन और प्रत्यक्ष लेवर की गणना के लिए चरित्रानुसार भेजी है।)</p>
	<p><b>(ख). अनुरक्षण लेवर:</b></p> <p>(i). सत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2008 से 2010 के दौरान लगभग 7 प्रतिशत प्रत्येक की औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण लेवर लागत के लिए एक विस्तृत परिणाम भेजें।</p> <p>(ii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के दौरान कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का अनुमान लगाया है। कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का औचित्य है। जब एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के लिए कम किए गए यातायात स्तर के लिए अपने लागत विवरण तैयार किए हैं।</p>	<p>इंजीनियरिंग स्टाफ के मामते में, वर्ष 2007 के दौरान महत्वपूर्ण कर्मचारी टन्नोवर रहा है। एनएसआईसीटी ने भौजूदा मजदूरी दर की तुलना में सीधारत: उच्चतर मजदूरी दर पर प्रतिस्थापन किए जाने की समावना है। इसलिए 7 प्रतिशत वृद्धि अनुमानित की गई है। वर्ष 2007 में शीर्ष गणना में वृद्धि पदों को भरने के लिए युविचारित की गई है। मुद्रास्फीति में भौजूदा वृद्धि धरन के मद्देनजर, वास्तविक आउटफलों के प्रभावपूर्ण ढंग से बढ़ने की समावना है। ग्राहिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित अनुमानों में कोई समायोजन नहीं किया जाए।</p>
	<p><b>(ग). उपरकर चालन लागत:</b></p> <p>(i). वर्ष 2007 के लिए वास्तविक विजली उपभोग की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमानित विजली के प्रति टीईयू उपभोग में लगभग 8 प्रतिशत वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2010 के लिए प्रति टीईयू विजली उपभोग पर पहुंचने के लिए लगभग 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया गया है। इस संबंध में, यह देखना प्रारंभिक होगा कि वृद्धि कारक के बतल विजली की इकाई लागत के लिए लागू किया जाए।</p> <p>(iii). कृपया वर्ष 2007 की इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमानित विजली की इकाई लागत में लगभग 10 प्रतिशत वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>वर्ष 2006 से 2007 के दौरान प्रति टीईयू उपभोग की गई इकाईयों क्रमशः 14, 13 और 11 इकाईयाँ थीं। इसलिए, प्रति टीईयू 12 इकाईयों की औसत पर विचार किया गया गया है। यह विशेष रूप से यथौली, प्रशीतन कंटेनरों, यार्ड/कार्यालय में लाइट करने के लिए है जिसका मात्रा से कोई संबंध नहीं है। विध्वन मुख्यतः टॉनर लोड मिशन, प्रशीतन उपभोग और मीसमी परिस्थितियों के कारण हैं।</p> <p>विजली की इकाई लागत की वृद्धि पिछले प्रशुल्क चक्रों के अनुसार 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है। विजली कीमत में इथन अविभास शामिल है।</p> <p>वर्ष 2006 से 2007 के दौरान विजली की इकाई लागत क्रमशः रु 4.99, 5.72, 6.01 रही है। औसत वृद्धि 10.56 प्रतिशत परिणामित की गई है।</p> <p>(एनएसआईसीटी ने अप्रैल 2008 के विजली विल की प्रतिलिपि भेजी है।)</p>
	<p><b>(घ). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा:</b></p> <p>(i). एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में यथाया है कि इस ग्राहिकरण ने दिसम्बर 1998 के प्रशुल्क आदेश में पूरी रॉयल्टी पार करना रूप में स्वीकार की थी। यह</p>	<p>(i). इसमें असहमति नहीं है कि रॉयल्टी एक लागत है। यह केवल रॉयल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और प्रचालन का अधिकार दिया गया था। बोली</p>

देखा जाए कि जब एनएसआईसीटी जनवरी, 1999 में अपने प्रचालकों को शुल करने के परीक था, इसने अपने प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जून 2008 में इस प्राधिकरण का रखा किया था। इस प्राधिकरण ने जैएनसीटी के (तत्कालीन) गौजूदा प्रशुल्क को अपनाने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव आदेश दिनांक 5 दिसंबर 1998 द्वाय अनुमोदित किया था। चूंकि एनएसआईसीटी को केवल वर्ष 1998 में जैएनसीटी का प्रशुल्क अंगीकृत करने की अनुमति दी गई थी, कोई लागत जब विशेषण नहीं किया गया था और, इसलिए, वर्ष 1998 में पार करना रूप में रोयल्टी की अनुमति देने का प्रश्न ही नहीं उत्पन्न था।

(ii). चूंकि जुलाई 206 का प्रशुल्क आदेश एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा थी, इसलिए समायोजन केवल यातायात के मामले में किया गया था। इस संबंध में आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 के अनुच्छेद 10 (ix) (ग) का अवलोकन करें।

(iii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए लागत रूप में ₹ 565.60 करोड़ की पूरी रोयल्टी का दाया किया है। यह सत्त्वेष्वनीय है कि यातायात दिशा—निर्देश का लंड 2.81 रोयल्टी मुगतान की लागत रूप में अनुमति दूसरे उच्चाम बोलीदाता की हीमा तक देता है।

सत्रे प्रशुल्क के परिकलन में रोयल्टी को शामिल किए जाने से नहीं चोकी है। यहां तक कि दूसरी उच्चाम रायल्टी का बोलीदा भत्ता भी बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। टीएसपी ने मार्च 2006 के आदेश को छोड़कर अपने सभी आदेशों में प्रशुल्क के परिकलन में पूर्ण रायल्टी की अनुमति दी है।

(iv). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चाम बोलीदाता के बीच रायल्टीयों की तुलना निम्नवत है—

परिकलन	एनएसआई सीटी	दूसरा उच्चाम बोलीदाता
उद्दिष्ट रोयल्टी का एनपीवी (रुपये करोड़ों में)	312.00	225.00
गारंटीजूदा भत्ता (भैंसेयन टीईयू में)	15.25	16.60
उत्तर रोयल्टी (लिंग रुपयों में)	4039.00	4345.00
आकर रोयल्टी प्रति टीईयू (रुपये)	2601.00	2617.00

(v). नेत्रालय के आदेश नं. पीयास/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार स्पष्ट रूप से बताया गया है कि लागत नहीं की जा रही रायल्टी की स्थिति बोलियी आमत्रित करते समय बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट की जाए। जैएनसीटी के बोलीदाताओं को आमत्रित में पूर्ण अनुशा पार्ट रायल्टी को स्वीकार किए जाने के संबंध में शर्त नहीं दी गई थी।

(vi). दिशा—निर्देशों का लंड 2.81 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विवर जहां है और परिणामस्वरूप कलनून में बदलाव। इससे एनएसआईसीटी के सुधिका का प्रयत्न करने के अधिकार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। उक्त दिशा—निर्देशों के अनुसार, प्रदातालक को होने वाले संभावित नुकसान से बचाने के लिए रायल्टी को लागत रूप में लिया जाएगा। रायल्टी भाग की अनुमति नहीं देने से नुकसान होता है। इसलिए यदि नुकसान होता है तो पूर्ण रायल्टी की अनुमति दी जाए।

(vii). मुगतान रायल्टी की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अधिकारी में बतान को रोक ग्राह का एनपीवी प्रयोग करना सही नहीं होगा। ऐसी पद्धति से प्रचालक को नुकसान होता है।

(viii). लंड 2.81 के अनुसार, रोयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वाय उद्दिष्ट अधिकतम राशि के अधीन होगी। लाइसेंस अधिकारी के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वाय उद्दिष्ट राशि एनएसआईसीटी द्वाया ₹ 4039 करोड़ की अपेक्षा ₹ 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की प्रति टीईयू औकर रोयल्टी एनएसआईसीटी के ₹ 2601/- की अपेक्षा ₹ 2617/- परिणामित की गई। इसलिए एनएसआईसीटी द्वाय मुगतान की गई पूर्ण रोयल्टी अवश्य स्वीकार की जाए। उक्त दिशा—निर्देशों का कोई अन्य नियमन नहीं हो सकता और इसलिए मार्च 2006 में टीएसपी द्वाय अंगीकृत रायल्टी संबंधी स्थिति को अब अंगीकृत नहीं किया जा सकता।

जुलाई, 2005 के आदेश में, प्राधिकरण ने रोयल्टी के मुद्रे को दिशेष रूप संबोधित किया था और लागतों को हिस्से के रूप में दूसरी उच्चाम रोयल्टी पर विचार नहीं करने का सही बुनाव किया था।

	<p>(d). अनुमानित उपस्कर किशया प्रभारों के संदर्भ में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित भेजें—</p> <p>(i). वर्ष 2007 से 2010 के लिए अनुमानित उपस्कर किशया प्रभारों के लिए गणनाएं।</p> <p>(ii). किशये पर लिए गए/लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की सूची दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैधीकृत।</p>	
	<p>(e). अन्य व्यय:</p> <p>(i). एनएसआईसीटी “अन्य व्ययों” के अधीन लागत व्योरों के साथ सुविचारित मदों की सूची तैयार करें।</p> <p>(ii). वर्ष 2006 की तुलना में वर्ष 2007 के लिए अन्य व्ययों में लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि हुई है। व्यय में इस वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लए अनुमानित उपस्कर किशया प्रभारों के विवरण भेजे हैं। परिणामस्वरूप नहीं भेजी गई है। यह प्रतीत होता है कि वर्ष 2008 से 2010 तक के लिए अनुमानित उपस्कर किशया प्रभार उक्त वर्षों के लिए 11 लाख टीईयू प्रत्येक की मात्रा के लिए है। अनुमानित उपस्कर किशया प्रभारों में आईटीआरएसओ के अधीन जेनपीटी-आईसीडी प्रहस्तान प्रभार शामिल है। एनएसआईसीटी को उम्मीद है कि एक बार जब उक्तके द्वारा प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार लागू हो जाएंगे तो वर्ष 2008 से आईसीडी मात्रा में कमी आएगी। इसने आईटीई और टीटी को किशये पर लेने के लिए निजी पक्षों के साथ किए गए दो कशार प्रतिलिपियाँ भी भेजी हैं।) एक कर.। कटेनरों के आईसीडी से यार्ड और विलोमतः संचलन तथा यार्ड के भीतर स्थानांतरण से संबंधित है। दूसरा कशार कटेनरों के घाट से यार्ड संचलन और यार्ड के भीतर स्थानांतरण से संबंधित है।</p>
	<p>(f). तकनीकी सेवाएं शुल्क:</p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन व्यया अपेक्षित “आपस्त लैंथ रिलेशनशिप” की यार्डस्टिक लागू करते हुए विद्यारथीन सभी दर्जों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा शुल्क की उपयुक्तता स्थापित की जाए। तकनीकी सेवाओं के शुल्क के भुगतान के लिए अधुनातन अध्यकर निर्धारण आदेश की प्रतिलिपि भेजी जाए।</p>	<p>“अन्य व्ययों” में वांछना और पर्यवेक्षण के लिए अस्थायी लेबर की लागत, रटाफ कल्याण व्यय, सामान्य प्रचालन और प्रबंधन शुल्क शामिल हैं।</p> <p>यह वृद्धि रटाफ कार्ड, चिकित्सा परीक्षा आदि पर व्यय करने के कारण है।</p>
	<p>(g). मूल्यहास:</p> <p>एनएसआईसीटी ने अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन प्रस्तावित किए हैं। अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से हटाए भी गए हैं। एनएसआईसीटी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 को व्यान में रखते हुए विद्यारथीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत परिणामार्थ भेजे। कम्पनी अधिनियम के उपर्योग अध्यवायित कशार के उपर्योग, जैसा भी मानला हो, का संदर्भ देते हुए अंगीकृत मूल्यहास की दरें भी भेजी जाएं।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने निर्धारण वर्ष 2002-03 के लिए किए गए अंतिम निर्धारण आदेश की प्रतिलिपि भेजी है जहां तकनीकी सेवा शुल्क के लिए कोई अस्थीकृति नहीं है।</p>
	<p>(h). उपरिव्यय:</p> <p>(i). एनएसआईसीटी प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों की सूची तैयार करें।</p> <p>(ii). एनएसआईसीटी वर्ष 2007 की अपेक्षा वर्ष 2008 के प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में 13 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि का औचित्य है।</p> <p>(iii). सामान्य उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित मदों की सूची तैयार करें।</p>	<p>मूल्यहास प्रबंधन द्वारा अनुमानित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवनकाल के अनुसार अथवा कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों पर, जो भी अधिक हो, स्ट्रॉट-लाइन पद्धति प्रयोग करते हुए दिया गया है। वर्ष के दौरान अद्यत परिसंपत्तियों में किए गए संवर्धनों/कटौतियों एवं मूल्यहास ऐसे संवर्धनों/कटौतियों की तारीख से/को यथानुपात आधार पर दिया गया है। स्थापना लागत वर्षों के लए मैं पूँजीकृत की गई है और 25 वर्षों की अवधि के लिए प्रभाजित किया गया है।</p> <p>(एनएसआईसीटी ने अधल परिसंपत्तियों के विभिन्न प्रकार के लिए अपने द्वारा अपनाई गई मूल्यहास की दरें भेजी हैं।)</p> <p>एनएसआईसीटी ने प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों को दर्शाते हुए एक विवरण भेजा है जिसमें प्रबंधन स्टाफ को वेतन शामिल है। यह विवरण वर्ष 2005 से 2010 तक प्रबंधन स्टाफ की सल्ला और औसत वेतन प्रति व्यक्ति दर्शाता है।</p> <p>जनवरी, 2008 में प्रबंधन स्टाफ को दी गई औसत वेतन वृद्धि पिछले वर्ष से लगभग 12 प्रतिशत थी। वर्ष 2007 का मजदूरी वित वर्ष 2008 में 36 की वास्तविक स्टाफ संख्या की अपेक्षा</p>

	<p>केवल 34 कर्मचारियों के लिए था। वर्ष 2008 के लिए अनुमान वर्ष 2007 में आई और वर्ष 2006 में भरी गई भारीयों की सांख्य पर लियार करता है।</p> <p>‘सामान्य उपरिव्याप्ति’ में बैंक शुल्क, सामान्य कर्तितय उपरिव्याप्ति, स्टेशनरी, दूरसंचार आदि शामिल हैं।</p>																																																														
<p>(i). अन्य:</p> <p>एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 के लिए क्रमशः रु 22.80 करोड़, 14.17 करोड़ और 13.08 करोड़ को ‘अन्य’ रूप में शीर्षकित वास्तविक व्यय दर्शाया है। इस संदर्भ में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:</p> <p>(i). ‘अन्य’ के अधीन सुविचारित मर्दों की सूची।</p> <p>(ii). वर्ष 2007 के वास्तविक से वर्ष 2008 के अनुमानित व्यय में लगातार 16 प्रतिशत की वृद्धि है। एनएसआईसीटी ने अनुकृति वर्षों के लिए अनुमानों में लगातार 8 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है। एनएसआईसीटी सुविचारित वृद्धि के औचित्य के साथ वर्ष 2006 से 2010 के लिए अनुमानों का औचित्य बताएं।</p>	<p>“अन्य” और व्ययों के अधीन सुविचारित मर्दों निम्नवत हैं—</p> <table border="1" data-bbox="837 454 1374 834"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="6">वर्ष</th> </tr> <tr> <th>2006</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>संकेतित संवाद</td> <td>1304.46</td> <td>1348.83</td> <td>262.47</td> <td>375.41</td> <td>566.69</td> <td>664.33</td> </tr> <tr> <td>यात्रा और अवास</td> <td>116.03</td> <td>112.25</td> <td>123.30</td> <td>162.26</td> <td>172.06</td> <td>182.66</td> </tr> <tr> <td>दिवाना</td> <td>14.33</td> <td>10.03</td> <td>56.09</td> <td>55.13</td> <td>55.80</td> <td>55.30</td> </tr> <tr> <td>और संबंधी</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>प्रोफेशनल सेवाएं</td> <td>602.08</td> <td>91.68</td> <td>191.93</td> <td>134.02</td> <td>143.93</td> <td>149.96</td> </tr> <tr> <td>अधिकी</td> <td>294.06</td> <td>49.83</td> <td>202.81</td> <td>260.95</td> <td>307.50</td> <td>322.91</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>2390.15</td> <td>3437.84</td> <td>937.68</td> <td>1342.39</td> <td>1644.38</td> <td>1796.51</td> </tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2007 के दौरान, एनएसआईसीटी ने टर्मिनल के प्रचालन के सॉफ्टवेयर के लिए वार्षिक अनुस्तान प्रकार खार्य नहीं किए गए हैं क्योंकि सॉफ्टवेयर एनएसआईएस द्वारा समर्थित नहीं था। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2006 की ग्राह्य दिवानी के दौरान टर्मिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर उन्नत किया है। वर्ष 2006 वृद्धि में ₹० 70/- लाख प्रति वर्ष की राशि के वार्षिक अनुस्तान प्रभारों के योगदान पर विचार करता है।</p>	विवरण	वर्ष						2006	2006	2007	2008	2009	2010	संकेतित संवाद	1304.46	1348.83	262.47	375.41	566.69	664.33	यात्रा और अवास	116.03	112.25	123.30	162.26	172.06	182.66	दिवाना	14.33	10.03	56.09	55.13	55.80	55.30	और संबंधी							प्रोफेशनल सेवाएं	602.08	91.68	191.93	134.02	143.93	149.96	अधिकी	294.06	49.83	202.81	260.95	307.50	322.91	कुल	2390.15	3437.84	937.68	1342.39	1644.38	1796.51
विवरण	वर्ष																																																														
	2006	2006	2007	2008	2009	2010																																																									
संकेतित संवाद	1304.46	1348.83	262.47	375.41	566.69	664.33																																																									
यात्रा और अवास	116.03	112.25	123.30	162.26	172.06	182.66																																																									
दिवाना	14.33	10.03	56.09	55.13	55.80	55.30																																																									
और संबंधी																																																															
प्रोफेशनल सेवाएं	602.08	91.68	191.93	134.02	143.93	149.96																																																									
अधिकी	294.06	49.83	202.81	260.95	307.50	322.91																																																									
कुल	2390.15	3437.84	937.68	1342.39	1644.38	1796.51																																																									
<p>(ii). नियोजित पूँजी:</p> <p>(i). अचल परिसंपत्तियाँ:</p> <p>(क). सकल अचल परिसंपत्तियाँ:</p> <p>लगात विवरण में यथा निर्दिष्ट वर्ष 2005 की शुरुआत में सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य में ₹० 301.14 लाख रुपये के फर्नीचर और कार्यालय संपर्कर का मूल्य शामिल नहीं किया गया था। जैसाकि एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के भाग अचल परिसंपत्तियों अनुसूची में दर्शाया गया है।</p> <p>(ख). सकल प्रखंड में संवर्धन:</p> <p>वर्ष 2006 से 2010 के लिए प्रस्तावित अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन भौजूद परिसंपत्तियों जैसे आईटीवी, टर्मिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर, एवं हार्डवेयर, रीचर्टेकर/खाली फैब्रिल, कार्यालय उपस्कर/फर्नीचर आदि के पुनर्स्थापन और सीमाशुल्क कार्यालय के लिए सिविल कार्ड और आईसीडी कार्यालय आदि से संबंधित प्रतीत होता है। इस संबंध में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(i). दस्तावेजी साथ्य जैसे प्रस्तावित परिसंपत्तियों संबंधी सरीद आदेश/मुग्धान किए गए विलों को वर्ष 2006 के दौरान जोड़े जाएं।</p> <p>(ii). परिसंपत्तियों प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई का साथ्य वर्ष 2009 और 2010 के दौरान जोड़ा जाए।</p>	<p>फर्नीचर और जुड़नार के मूल्य सहित सकल अचल परिसंपत्तियों का मूल्य शामिल एवं सही किया गया है। तथापि, नियोजित पूँजी अध्या प्रपत्र ३के लिए कोई बदलाव नहीं है।</p> <p>(एनएसआईसीटी ने दस्तावेजों द्वारा समर्थित परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन के लिए मई 2008 तक किए गए व्यय के ब्यारे भेजे हैं।)</p> <p>वर्ष 2001 में एनएसआईसीटी द्वारा खरीदे गए रीचर्टेकर/खाली फैब्रिल वर्ष 2008 में पुनर्स्थापन के लिए देय हैं। यद्यपि इससे इसका उपयोगी जीवनकाल पूरा होगा, इसलिए पुनर्स्थापन को बजट में लिया गया है।</p>																																																														

(iii). प्रपत्र-४ख में एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए सकल प्रखंड में संवर्धनों के और अपूर्ण हैं। कृपया निम्नलिखित पहलुओं पर अतिरिक्त निवेश का व्योग दें।

(क). इकाई प्रयालन लागत में कटौती

(ख). अतिरिक्त यातायात

(ग). प्रयालनात्मक दक्षता में सुधार

(घ). परिसंपत्तियों के पुर्णस्थापन से होने वाली अतिरिक्त कमता।

(iv). बदले जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के अवशिष्ट मूल्य के संबंध में लागत विवरणों में दिया संव्यवहार।

(ग). एनएसआईसीटी पुष्टि करे कि पुर्णस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियां वर्ष 2008 से 2010 के लिए अनुमानित नियोजित पूँजी से हटा दी गई हैं।

(घ). एनएसआईसीटी नोट करें कि केवल पूर्ण और शुल्क की गई परिसंपत्तियों के बदल नियोजित पूँजी के लिए गिनती की जानी चाहिए। इस संबंध में पुष्टि भेजी जाए।

वर्ष 2009 और 2010 के लिए कार्यालय उपस्कर, फर्नीशर आदि के पुर्णस्थापन सब्दी अनुमानित राशि रु 17 लाख की अन्य परिसंपत्तियां जोकि नियोजित पूँजी का 0.03 प्रतिशत है और एवं कार्यालय की आवश्यकता नहीं है।

प्रस्तावित कुल पुर्णस्थापन रु 470 करोड़ की भौजूदा नियोजित पूँजी के विवरीत केवल रु 26.80 करोड़ हैं जोकि तीन वर्ष की अवधि के लिए केवल 5 प्रतिशत है। वर्ष-वार स्पष्टीकरण नीचे दिया गया है।

## 2008

(i). ट्रैक्टर-ट्रैलर

दर्तमान में, एनएसआईसीटी के पास 4 टीटी हैं जोकि पुर्णस्थापन के लिए देय हैं। ये आरटीजी को इधन की सुपुर्दग्नी के लिए इंजीनियरिंग, पुर्णस्थापन के लिए स्थानांतरण स्परेडर में इस्तेमाल किए जा रहे हैं। इसे टर्मिनल की कमता में नहीं जोड़ा गया है।

(ii). हार्डवेयर/सॉफ्टवेयर

टर्मिनल प्रयालन सॉफ्टवेयर 7 वर्षों से अधिक के लिए प्रयालन किया जाता रहा है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रयोग किया गया भौजूदा सॉफ्टवेयर वर्जन वेंडर हासा समर्थित नहीं है। सॉफ्टवेयर का जीवनकाल चक्र पांच वर्षों से अधिक के लिए नहीं है इसलिए बदला गया है। यह टर्मिनल के अधिक प्रयालन के लिए अपेक्षित है और कोई कमता नहीं जोड़ी गई है।

(iii). सीमाशुल्क कार्यालय: यह मूलतः टर्मिनल में सीमाशुल्क के बैठने की व्यवस्था के लिए है।

## 2009

(i). रीच स्टेकर/खाली हैंडलर

दर्तमान में, एनएसआईसीटी के पास 3 रीच-स्टेकर और 2 खाली हैंडलर हैं जोकि वर्ष 2000-2001 में खरीदे गए थे और बदले जाने के लिए देय हैं। वह मूलतः ट्रेनों के प्रहस्तन और आईटीआरएचओ गतिविधि के लिए आईसीटी में तैनात किए गए हैं। ये उपस्कर ट्रेनों के तेजी से सुमाव में मदद करते हैं और घाट पर टर्मिनल की कमता नहीं बढ़ाते हैं। ये बहतर निष्पादन करने के लिए हमारे हेतु समर्थक उपस्कर हैं।

सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर बदलने का अवशिष्ट मूल्य नहीं है। एनएसआईसीटी ने स्क्रोप मूल्य पर विचार नहीं किया है क्योंकि यह भाना गया है कि निपादन पर अंजित राशि इसके लिखे हुए मूल्य के अनुसार होगा।

एनएसआईसीटी ने पुष्टि की है कि बदली हुई परिसंपत्तियां नियोजित पूँजी से हटा दी गई हैं। इसके अलावा, नियोजित पूँजी पर दिया गया प्रतिलाम निवल अचल परिसंपत्ति पर है जोकि मूल्यहास के पश्चात है।

यह पुष्टि है कि केवल पूरी की गई और शुल्क की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूँजी के लिए गिनती की जाती हैं।

<p>(ii). सकल प्रखंड से हटाए गए।</p> <p>(क). एनएसआईसीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में शामिल सकल प्रखंड में संवर्धनों के बीच संबंधी प्रपत्र 4ज्ञ दर्शाता है कि वर्ष 2006, 2009 और 2010 के दौरान प्रस्तावित निवेश मौजूदा परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन के लिए है। जब एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से मौजूदा परिसंपत्तियों को हटाने पर विचार किया है, वर्ष 2009 और 2010 के दौरान उसके द्वारा बदले जाने के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों का ऐसा हटाना उत्तिलित नहीं किया गया है। कृपया स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 में अपनी परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में अपनाई जन प्रस्तावित किए हैं। वर्ष 2008 में अपनाई जिए परिसंपत्तियों की किंवी से संबंधित लागत अध्यवा हानि के लिए लागत विवरण में दिया गया संबंधहात स्पष्ट करें।</p>	<p>भॉफ्टवेवर/हार्डवेयर बदलने का उत्तिलित मूल्य नहीं है। एनएसआईसीटी ने स्क्रेप मूल्य पर विचार नहीं किया है क्योंकि वह माना गया है कि निष्टान पर अंजित राशि इसके लिये हुए मूल्य के अनुसार होगा।</p>
<p>(ट). कार्यगत पूँजी:</p>	<p>(क). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2006 से 2007 के लिए क्रमशः ₹ 10.31 करोड़, ₹ 3.31 करोड़ और ₹ 9.43 करोड़ कार्यगत पूँजी के रूप में विविध देनदारियों का दावा किया है। इसी प्रकार, इसने वर्ष 2008 से 2010 के लिए क्रमशः ₹ 9.53 करोड़, ₹ 9.62 करोड़ और ₹ 9.72 करोड़ का अनुमान लगाया है। उपर्युक्त विविध देनदारियों द्वारा लागत विवरण में यथा उत्तिलित भारतीय रेलवे द्वारा देय दो माह के टर्मिनल प्रभारी से कम देखे गए हैं। इस संदर्भ में, एनएसआईसीटी यह दरानी के लिए बिल/वस्तावेजी साक्ष्य भेजें कि वर्ष 2005 से 2007 के दौरान टर्मिनल प्रभार रेलवे द्वारा एनएसआईसीटी को देय है। वर्ष 2008 से 2010 के दौरान भारतीय रेलवे द्वारा देय अनुमानित दो माह के टर्मिनल प्रभार की परिणामनारंभ भेजें।</p>
<p>(ख). संशोधित प्रभुत्वक दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.3 को ध्यान में रखते हुए विवाराधीन सभी वर्षों के लिए कार्यगत पूँजी के रूप में दर्शाई गई तालिका जिसमें कोपिटल पूँजे वस्तुसूची और अन्य वस्तुसूची शामिल हो, की परिणामनारंभ।</p>	<p>दो महीनों की अनुमानित आय के लिए बदला संबंधी निर्दिष्ट राशि प्राप्तांगिक नहीं है क्योंकि एनएसआईसीटी ने यिडले बदलने के अनुसार देनदारियों पर विचार किया है क्योंकि उपयुक्त है और वर्ष 2006 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों से कम है।</p> <p>(वर्ष 2006 और 2007 के लिए दावाकृत विविध देनदारियों दात्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित लेखों में उत्तिलित मूल्यों के अनुसार पाई गई हैं।)</p>
<p>(ग). एनएसआईसीटी ने रोकड़ रोप को कार्यगत पूँजी के रूप में सुविचारित नहीं किया है।</p>	<p>वस्तुसूची इंजन के अतिरिक्त पुँजी के एक वर्ष के अंतर्गत उपयोग पर विचार करते हुए 2.9.3 के अधीन विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित की गई है।</p> <p>(एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित मौजूदा परिसंपत्तियों के घटक विविध देनदारियों, इधन और अन्य तथा पूर्व-मुग्धान हैं।)</p>
<p>(घ). कार्यगत पूँजी के हिस्से के रूप में एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित पूर्व-मुग्धानों की प्रकृति विवाराधीन सभी वर्षों की परिणामनारंभ के साथ सूचित किया जाए।</p>	<p>दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.4 के अनुसार, रोकड़ कार्यगत पूँजी गणना के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता। इसलिए इसपर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>पूर्व-मुग्धानों में कम्बारियों को अधिन, आपूर्तिकर्ता, किशवे का पूर्व-मुग्धान और दीपा, आदि शामिल हैं।</p> <p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2006 से 2010 के पूर्व-मुग्धानों का वर्ष-पार ब्रेकअप भेजा है।)</p>
<p>(ङ). दस्तावेज़:</p> <p>(i). यसीदा दरमान के खंड 1.2 में दी गई 'एनएसआईसीटी फीएल' की परिभाषा अपूर्ण है।</p>	<p>जाम सही कर रखा जावा इंटरनेशनल लैनेजर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड किया जाए, भारत में विकसित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और कार्य।</p>

(ii).	<p>प्रस्तावित खंड 2.7 उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान के समय से संबंधित है। महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 58 में भुगतानों के समय के लिए उपक्रम पहले से दिया गया है। अतः प्रस्तावित खंड 2.7 को अधिसूचित करने की आवश्यकता नहीं है।</p>	<p>इस खंड को शामिल करने का प्रयोजन यह सुनिश्चित करना है कि बूककर्ता पक्ष के विरुद्ध कार्यवाही स्पष्टतः स्थापित की जा सके। एनएसआईसीटी एक निजी टर्मिनल प्रचालक है।</p>
(iii).	<p>दंडात्मक व्याज की वसूली पर शासित प्रस्तावित टिप्पणी 2.8 (ii) संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 218.2 के अनुसार संशोधित की जाए और दंडात्मक व्याज की दर अद्युनातित की जाए।</p>	<p>एनएसआईसीटी सहमत हैं कि लागू दर मारतीय स्टेट बैंक के प्रारंभिक लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक व्याज की दर होनी चाहिए।</p>
(iv).	<p>प्रस्तावित टिप्पणी 2.10 में, एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि कटेनरों के प्रहसन के लिए प्रस्तावित प्रभारों में बांधना/खोलना सेवाएं प्रदान करने की लागत शामिल है। एनएसआईसीटी प्रदान की जा रही बांधना/खोलना सेवाओं की लागत के आधार पर रियायत प्रस्तावित करें जब एनएसआईसीटी द्वारा ऐसी सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं।</p>	<p>प्रचालनों के शुल्क होने के समय से, एनएसआईसीटी ने शिपिंग लाइनों को रक्षा और सुरक्षा कारणों से पत्तन परिमार के भीतर बांधना/खोलना अथवा अन्य सेवा मंबंधी किन्तु प्रचालनों को किए जाने की अनुमति नहीं दी हुई है। उसके मद्देनज़र हम प्रकाशित प्रशुल्क में कोई रियायत ढाँचा शामिल नहीं करना चाहते हैं।</p>
(v).	<p>प्रस्तावित खंड 2.11 के संदर्भ में, जोकि एनएसआईसीटी/उपयोक्ताओं द्वारा सांविदिक शर्तों के अनिधान के लिए आस्तियों की लेवी शासित करता है, इस प्राधिकरण के लिए यह संभव नहीं होगा कि वह निष्यादन और आस्तियों के लिए सांविदिक शर्त निर्धारित करने के एनएसआईसीटी के बिना मार्गदर्शन के विवेकाधिकार की अनुमति देते हुए प्रस्तावित शर्त को अधिसूचित करें। अतः एनएसआईसीटी दक्षता की गिनती के लिए डैटम भेजें जिसे एनएसआईसीटी के दरमान में शर्त रूप में शामिल किया जाएगा।</p>	<p>एनएसआईसीटी का दरमान रियायत करार के अनुसार 20 संदर्भम प्रति घंटा की औसत उत्पादकता पर आधारित है। सांविदिक शर्त, जिसपर ग्राहक के साथ परस्पर सहमति बनाई जा सकती है, प्रकाशित प्रशुल्क के 10 प्रतिशत से अधिक निष्यादन आस्तियां नहीं होंगी।</p>
(vi).	<p>उपयोक्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और उपयोक्ताओं को होने वाले उत्पादकता सुधारों का लाभ प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि का अधिक्य देते हुए सूचीबद्ध किया जाए।</p>	<p>एनएसआईसीटी सत्यादकता में कोई और सुधार प्रस्तावित नहीं कर रहा है। प्रशुल्क वृद्धि अनिवार्यतः जुलाई 2010 में ₹0 1,194 प्रति टीईयू से ₹0 2,086 प्रति टीईयू से सैयन्टी में वृद्धि से होनी चाहिए।</p>
(vii).	<p>एनएसआईसीटी प्रारंभिक सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में बसीदा दरमान में इकाई दरों का अधिक्य बताएं।</p>	<p>इकाई दर मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार हैं और बौजूदा एनएसआईसीटी प्रशुल्क प्ररतावित वृद्धि प्रतिशतों पर विचार करने के पश्चात हैं।</p>
(viii).	<p>संशोधित - प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.15 विनिर्दिष्ट करता है कि पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। इस सिद्धांत के अनुसार, प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित उपबंध शामिल किए जाएँ:</p> <p>(क). उपयोक्ताओं को एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।</p> <p>(ख). यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं के उपलब्ध नहीं होने अथवा खराब होने अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्तु अन्य कारणों से निक्षिय स्थान रहता है तो पोत के निक्षिय स्थान होने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत किए गए जेनरीटी को देय बर्थ किरण्या प्रभारों के समकक्ष रियायत स्वीकार की जाएगी।</p> <p>(ग). उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिसमें एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के सम्बन्ध</p>	<p>एनएसआईसीटी संशोधन के लिए सहमत है।</p> <p>एनएसआईसीटी इससे सहमत है, दर्शते एनएसआईसीटी द्वारा यथा प्रस्तावित खंड 2.11 प्रशुल्क में शामिल किया जाता है।</p> <p>एनएसआईसीटी संशोधन से सहमत है;</p>

	कटेनरों की सुपुर्दगी स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।	
(ix).	एनएसआईसीटी से अनुशेष है कि सर्वोदा दरमान के खंड 1 से 4 में प्रस्तावित दरों की बराबरी के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं को अलग-अलग सूचीबद्ध करें।	खंड 1 से 4 के अधीन एनएसआईसीटी का प्रशुल्क वह गतिविधि स्पष्टता: निर्देश करता है जिसके लिए प्रभार क, ल, ग और घ के अधीन प्रभार्य हैं।
(x).	(ल). एनएसआईसीटी पोतातरण कटेनरों के प्रहस्तन के लिए मौजूदा स्लाइटिंग मान के साथ डिस्ट्रिंग और भागांशों के होने के बाबजूद एकल दर प्रस्तावित करने का राजन रूप स्पष्ट करें। (ख). पोतातरण कटेनरों के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं की सूची बनाएं।	पोतातरण कटेनरों को सामान्य कटेनरों की अपेक्षा पहले से 50 प्रतिशत रियायत मिल रही है। प्रधानों के शुरु होने के समय से, किसी ग्राहक ने भी घट-प्राप्त प्रशुल्क पर सत्रा रियायतों के लिए योग्यता प्राप्त नहीं की है। इस रियायत को बनाए रखने की स्थिति में, पोतातरण महार में किसी वृद्धि से एनएसआईसीटी द्वारा रायती भुगतान में महत्वपूर्ण वृद्धि होगी और प्रशुल्क आवेदन में प्रस्तुत किए गए एनएसआईसीटी के सभी वित्तीय पूर्वानुमानों में विषय आएगा। उससे बचने के लिए प्रशुल्क में रियायतों पर विवार नहीं किया गया है।
(xi).	सामान्य कटेनरों के समानक प्रधानों के लिए प्रस्तावित दरों की तुलना में यार्ड से सीएफएस (उप-खंड 7) के लिए ओडीसी प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित 192 प्रतिशत वृद्धि ओडीसी के लिए उपलब्ध कराया जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं की सूची के साथ तर्कसंगतता बताएं।	एनएसआईसीटी की मौजूदा दरें सामान्य प्रहस्तन प्रभार की दर का दोगुना है। इसी अनुपात को बनाए स्था गया है। ओडीसी बॉक्स के लिए उच्चतर प्रभार का कारण यह है कि घाट/यार्ड पर बॉक्स के प्रहस्तन में लगाने वाले समय सामान्य कटेनरों की अपेक्षा कम से कम तीन गुना अधिक है। इसके प्रहस्तन के लिए विशेष डिलाइसों जैसे सिलंग्स आदि की भी आवश्यकता होती है।
(xii).	एनएसआईसीटी का दरमान संसोधित करने वाले आदेश दिनांक 16 नवम्बर, 2000 द्वारा अपनी व्यवस्था से विभिन्न प्रधानान किए जाने के लिए उपयोगकारीों को रियायतों स्वीकृत किए जाने के लिए एवं वे एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल किए गए थे। उपयोगकारीों को रियायत देने के लिए मौजूदा व्यवस्था के साथ डिस्ट्रिंग का कारण स्पष्ट करें।	प्रधानों के शुरु होने के समय से, एनएसआईसीटी ने शिपिंग लाइनों को रक्षा और सुरक्षा कारबों से बचाने परिसर के भीतर कोई प्रवालन करने की अनुमति नहीं दी है। वाही पक्कों को टर्मिनल के भीतर कोई प्रवालन करने देने की अनुमति देने से टर्मिनल की उत्पादकता पर भी असर पड़ेगा। उसके बदलेकर, कोई रियायत दीया शामिल नहीं किया गया है।
(xiii).	खंड-7 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 की आवश्यकता नहीं है क्योंकि शट आर्कट कार्गो की परिमात्रा खंड-1 के अधीन परिश्रम रूप में पहले से शामिल है।	एनएसआईसीटी ने आपने पत्र दिनांक 8-7-2008 द्वारा टिप्पणी-1 वापस ले ली गई है।
(xiv).	(ल). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन (खंड-8) के लिए प्रस्तावित प्रभारों की संसोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार संभेदों की जाए जोकि 4 घंटे इकाई आधार पर 5 सेवों की इकाई विनिर्विट करता है। (ख). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रस्तावित प्रभार रेस्टो प्रशीतन कटेनरों के लिए भी लागू है। ऐसी स्थिति में, खंड-8 के अधीन टिप्पणी-4 में याचा प्रस्तावित रेस्टो कटेनरों पर अतिरिक्त विजली प्रभार प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट नहीं है।	ये प्रभार स्थानित अवसरेचना से जुड़े हुए हैं। दरमान के अनुसार, बंदरगाह प्रभार भी 24 घंटे आधार पर है और बंदरगाह पहसुति को जारी रखने की अनुमति दी जानी चाहिए। प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शनों के बत्तमान अनुमान 24 घंटे चक्र पर आवश्यकता है। यदि बदलाव किया जाता है तो अपेक्षित कीमत वृद्धि को दाखिल प्रतिलिपि अंजित करने के लिए मौजूदा दरों के कम से कम 100 प्रतिशत तक उच्चतर रखना होगा। (ख). यह इस प्राधिकरण द्वारा अधिकृति मौजूदा प्रशुल्क विवरण के अनुसार है और यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार रेस्टो कटेनरों पर भी लागू है। तत्पश्चात, एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 8-7-2008 द्वारा टिप्पणी-4 को वापस ले लिया है।

<p>(xv).</p>	<p>(क). भंडारण अवधि के दूसरे होने पर शास्त्री खंड-9 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी-1 संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.1 और 5.8.2 के अनुसार संशोधित की जाए।</p> <p>(ख). एनएसआईसीटी ने प्रथम 7 दिनों को आईसीडी कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों के रूप में प्रस्तावित किया है (खंड 8 - विशम समय प्रभार का क्र.सं. 4)। तथापि, खंड 9 के अधीन प्रस्तावित शर्त सं. 3 जोकि निःशुल्क दिवस और भंडारण प्रभारों की संख्या शासित करती है खंड 8 - विशम समय प्रभार का क्र.सं. 4 में प्रस्तावित प्रशुल्क भद्र से विपरीत प्रतीत होती है।</p>	<p>प्रस्तावित भौजूदा निःशुल्क दिवस 24*7 प्रचलनों पर आधारित है। आय अनुमान इन प्रतिमानकों पर आधारित है। यदि भंडारण अवधि खंड 5.8.1 और 5.8.2 के अनुसार संशोधित की जाती है तो हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि निःशुल्क दिवसों को जो भी प्रस्तावित किया गया है, से एक दिन कम किया जाए।</p> <p>दर्शनस्तु यह ट्रेनों की जिम्मेदारी उस प्रचलक की नहीं है। यह जिम्मेदारी लाइनों की है जोकि लाइनों का सैधा संचय है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुशसित 7 दिवसों के निःशुल्क दिवस आईसीडी कंटेनरों के लिए उपलब्ध होंगे।</p> <p>शर्त सं. 3 विनिर्दिष्ट करती है कि 7 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के लिए शिपिंग लाइनों को आगमन के 48 घंटों के भीतर दस्तावेज़ जमा करने होंगे ताकि इन कंटेनरों को ठीक प्रकार से योजनाबद्ध किया जा सके। यदि अधेशित आईसीडी दस्तावेज़ कंटेनर के उतारे जाने के 48 घंटों के भीतर जमा नहीं किए जाते हैं तो 7 निःशुल्क दिवसों का लागू उपलब्ध नहीं होगा। इनलिए, विवरण एक-दूसरे के विपरीत नहीं है।</p> <p>सम्भवता लाए जाने के लिए इस खंड को इस प्रकार पुनः लिखा जा सकता है:</p> <p>“आईसीडी कंटेनर के भासले में, यदि दस्तावेज़ कंटेनर के उतारे जाने की तारीख से 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं तो कंटेनर को रेल पर लादे जाने के लिए 7 निःशुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी, नहीं तो उतारे जाने के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दी की तारीख तक भंडारण प्रभार लागू होगा।”</p>
	<p>(ग). एनएसआईसीटी अति-आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनरों की दर से 3 गुना पर निर्धारित करने के पीछे अधिकृत स्पष्ट करें। (खंड-10 के अधीन टिप्पणी 8 देखें)। अति-आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर निर्भर करता है, इसलिए ओडीसी की तत्संबंधी श्रेणी खंड 8 में प्रस्तावित तत्संबंधी स्लॉट ढाँचे के अधीन अधिग्रहण करता है। प्रस्तावित टिप्पणी 8 की समीक्षा करें।</p>	<p>एनएसआईसीटी के पास एक बहुत ही छोटा कंटेनर याहू है और इसलिए प्रथालन इसके आकार से बहुत ही बाधित होते हैं। एनएसआईसीटी पर आने वाले ओडीसी कंटेनर सामान्य कंटेनर की अपेक्षा अधिक भूमि अधिग्रहीत करते हैं। इससे प्रचलनों में भारी व्याप्ति आती है और यद्यपि यह एक भूमि स्लॉट से अधिक अधिग्रहण करता है, परंतु भंडारण राजस्व केवल एक भूमि स्लॉट पर प्रभावी है। इस अंतर को सूख करने के लिए, एनएसआईसीटी ने प्रस्तावित किया था कि भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर वास्तव में अधिग्रहण करता है, के अनुसार होना चाहिए। हालांकि यह प्राप्तम से नहीं था, परंतु यह हमारे लिए अंगीर बाधा है। ओडीसी कंटेनरों के कंटेनरों के एक से अधिक उच्च घटटा लगाने की अनुमति भी नहीं दी जा सकती। एनएसआईसीटी ने केवल भूमि स्तर पर अधिग्रहीत भूमि स्लॉटों की संख्या के लिए प्रभार प्रस्तावित किया है और भूमि स्तर से ऊपर के स्लॉटों के लिए कोई प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है (सामान्यतः कंटेनरों को 4-उच्च घटटा लगाए जाते हैं)। विलङ्घ स्लॉटों का यह सिद्धांत शिपिंग लाइनों द्वारा भी अनुसरित किया जाता है जब पोत के बोर्ड पर ओडीसी कंटेनरों का मूल्य-निर्धारण किया जाता है।</p>
	<p>(घ). एनएसआईसीटी ने खंड-10 के अधीन टिप्पणी-7 में जोखिमपूर्ण कंटेनरों के भंडारण के लिए 50 प्रतिशत प्रीमियम निर्धारित किया है। यह टिप्पणी संशोधित</p>	<p>हालांकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के भंडारण के वर्तमान अनुभाव 50 प्रतिशत प्रीमियम के भौजूद प्रतिमानकों पर आधारित हैं, परंतु दिशा-निर्देशों के अनुसार बदलाव किए जाने से आय</p>

	<p>प्रश्नाक विशा—दिव्यांशों के खंड 5.7.3 द्वारा लाइसेंस की जाएगी, जोकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और बंदारण पर 25 प्रतिशत का ग्रीष्मियम निर्धारित करता है।</p> <p>(५). कंटेनरों के बंदारण के लिए इनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित विशेष समय प्रभारों में खाली कंटेनरों के लिए विशेष समय प्रभार आमिल है। ऐसी विधि में, खाली 'नीलाभी कंटेनर' पर बंदारण प्रभारों की तर्की शामिल करने के लिए प्रस्तावित पृष्ठाक टिप्पणी सं. ४ जरूरी नहीं होगा। प्रस्तावित टिप्पणी सं. ४ के बीच औरिजिनल स्वाक्षर करें।</p>	<p>अनुमानों पर प्रभाव पड़ेगा। तथापि, चूंकि यह मत्र बहुत महत्वपूर्ण आद्य अनुमान नहीं है, इसलिए एनएसआईसीटी इस प्राविकरण के सुझाव से सहमता है।</p>
	<p>(xvi).</p> <p>पोतातारण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि इनएसआईसीटी द्वारा उतारे गए परंतु जेस्टीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लादे गए कंटेनर के मामले में कंटेनरों के श्रेष्ठ-टर्मिनल स्थानान्तरण संबंधी अतिरिक्त तेक्षी जेस्टीटी के दरमान में निर्धारित दरों द्वारा लाइसेंस की जाएगी न कि इनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर।</p>	<p>प्रक्रिया और फिर जाने के लिए अपेक्षित गतिविधि विशेष रूप से परिवर्तित की गई है और एनएसआईसीटी द्वारा बलहृजा जा रही गतिविधियों के लिए एनएसआईसीटी दरमान लागू होगा।</p>
	<p>(xvii).</p> <p>(क). खंड-11 (विविध प्रभार) के अधीन प्रस्तावित प्रश्नाक मध्यों के लिए प्रत्येक दर लागत व्यापारों के साथ औरिक्त्य दिया जाए।</p> <p>(ख). एनएसआईसीटी ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अधीक्षणा/गलत घोषणा के लिए 20° और 40° के लिए विभिन्न दरें (खंड 11 का क्र.सं. ५) प्रस्तावित की हैं। 40° कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 20° कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर के दोगुना पर है। अधीक्षणा/गलत घोषणा के लिए प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए कंटेनर के आकार के संबंध में दर शिल्प-शिल्प रखने की जरूरत नहीं है। इनएसआईसीटी 20° कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दर 40° के कंटेनरों की अधीक्षणा/गलत घोषणा के लिए दर रूप में भी अंगीकृत करने पर विचार करें।</p> <p>(ग). एनएसआईसीटी ने कंटेनर का एक दरवाजा खोलने के लिए नया प्रभार प्रस्तावित किया है। इस संबंध में भीजूदा पद्धति और प्रणार्थ प्रभार यदि कोई हो, इस प्राविकरण के अधिकरण का संदर्भ देते हुए सूचित किया जाए।</p>	<p>एनएसआईसीटी गतिविधि आधारित लागत-निर्धारण व्यवस्था नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करता जा सकता।</p> <p>कंटेनरों की अधीक्षणा और गलत घोषणा टर्मिनल प्रवालनों के लिए जोखिम हैं। इसके लिए कंटेनरों को उपयुक्त स्टॉटों में स्थानांतरित करने और परिवहन तथा अतिरिक्त लिफ्ट्स की आवश्यकता पड़ती है। इसलिए 40° कंटेनर के लिए प्रस्तावित प्रभार 20° कंटेनर का 1.5 गुना मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार है।</p>
	<p>(ग).</p> <p>(ह). एनएसआईसीटी ने कंटेनर ठीक कंटेनर तारीख से बाहर छोड़ते कंटेनरों के लिए कंटेनर ठीक कंटेनर तारीख से बाहर छोड़ते हैं। इस प्रश्नाक मध्य को शुरू करके हम शिपिंग लाइन्स को वह विकल्प दे रहे हैं कि वे एनएसआईसीटी की ये सेवाएं ही और टर्मिनल के भीतर पूरी करें।</p> <p>उपर्युक्त पूरी तरह से प्राहक के अनुरोध पर आधारित और स्वीकृत है।</p>	<p>एनएसआईसीटी पूर्वकात्व में इस सेवा के लिए वसूली करता रहा है।</p> <p>दरमान में शिपिंग लाइन्स खुले हुए दरवाजे वाले कंटेनरों के लिए कंटेनर ठीक कंटेनर तारीख से बाहर छोड़ते हैं। इस प्रश्नाक मध्य को शुरू करके हम शिपिंग लाइन्स को वह विकल्प दे रहे हैं कि वे एनएसआईसीटी की ये सेवाएं ही और टर्मिनल के भीतर पूरी करें।</p> <p>उपर्युक्त पूरी तरह से प्राहक के अनुरोध पर आधारित और स्वीकृत है।</p>
	<p>(घ).</p> <p>एनएसआईसीटी ने उपयोक्ता की चूक के खंड से पोत के अधिक समय छोड़ने के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की सेवी प्रस्तावित चूक है। एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि इह पोत सांकेतीक व्यापारों को वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी को</p>	<p>चूके टर्मिनल अडारकरण पर की गई भीगे अपारिषित हैं और शिल्प सेवाओं के लिए दिलों निर्धारित की गई है और उपयोक्ताओं की चूक के काले पोत जा अधिक समय छोड़ना, उपयोक्ता को प्रभार अदा करने होंगे जिसके इससे टर्मिनल की सम्पूर्ण अनुसूची प्रभावित होती है। लम्ही</p>

अधिकृत करते हुए एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के दीप्त हुए लाइसेंस करार के प्रासंगिक उपचय की सूचना दें।

समयावधि के लिए वर्धा पर शेष इंजनों को गतिहीन करने की उपयोगिताओं की कई घटनाएं रही हैं इस दुरुपयोग को रोकना होगा और पोतों को वर्ध छोड़ना होगा जब एक बार एसा करने के लिए कहा जाता है। टर्मिनल प्रचालक अपनी परिसंपत्तियों नहीं रख सकते और जब निर्देश दिया जाए तब वर्ध खाली करने से इंकार करने पर भोत प्रचालक की कार्यवाही के कारण अन्य ग्राहकों को वर्ध की प्रतीक्षा करनी पड़ती है। यह विदित होना आहिए कि टर्मिनल प्रचालक के पास अधिक समय तक रुकने के लिए दंडात्मक प्रभार लागू करने के अतावा भोत से वर्ध को खाली करवाने के लिए कोई अन्य साधन नहीं हैं ताकि यह कार्यवाहियों निवारक रूप में समिश्रित की जा सकें।

(xviii). (क). दक्षता लाभ को बनाए रखने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार प्रतीत होता है। खंड 2.4.1 विनिर्दिष्ट करता है कि दक्षता के लिए तलविहन उसी टर्मिनल में उसी प्रचालक के पूर्व निष्पादन का औसत होगा। अन्य टर्मिनलों में एक प्रचालक का विभिन्न प्रचालकों के साथ निष्पादन की तुलना राशिगत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिवर्तित नहीं है।

टीएमपी ने जेएनपीटी (2006) और जीटीआईपीएल (2006) के सामान्य संशोधन आदेश में उक्त टर्मिनलों के लिए 16.40 लाख टीईयू और 13.30 लाख टीईयू क्षमता निर्णीत की थी। जेएनपीटी, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी की घाट लम्बाई और यार्ड क्षेत्र नीचे दिए गए हैं:

	जेएनपीटी	जीटीआई पीएल	एनएसआई सीटी
घाट लम्बाई (मीटर)	1125	712	600
गार्ड क्षेत्र (हियटेयर)	55	40	28
क्षमता (लाख टीईयू)	15.40	13.30	11.00
उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%

दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अभिकलित क्षमता के निर्धारण की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के भाव्यम से किया गया है। जहाँ मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष फैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकल्प क्षमता की गणना के लिए बिन्न-बिन्न फैरामीटर लागू नहीं कर सकता।

एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहसित वास्तविक थ्रुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निर्वचन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निर्वचन अनुसरित किया गया था तो वास्तविक थ्रुपुट क्षमता के वरावर होगा और ऐसे में 80 प्रतीकृत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदानकरने वाले दिशा-निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।

टीएमपी के पूर्वांदाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता मानक के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.00 लाख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो के बीच कम (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की आवश्यकता है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने अपने सर्वोत्तम क्षमता रूप में 11 लाख टीईयू अंगीकृत किया है।

उपर्युक्त आधार पर, एनएसआईसीटी द्वारा दायावृत्त दक्षता क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाला लाभ है।

(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.4.7 आगे विनिर्दिष्ट करता है कि दक्षता के लिए तलविहन पिछले प्रशुल्क चक्र में दक्षता सुधार के कारण अर्जित वास्तविक लागत कटौती होगी। बाद की प्रशुल्क

एनएसआईसीटी ने क्षमता के अधिक उपयोग से हुए लाभ को बनाए रखा है और न कि खंड 2.4.1 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट, जोकि लागत कटौती को कवर करता है।

	वैधता अधिक के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्राप्तिगत व्यय का अनुमान लागाने के लिए ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिशत सुविधारित किया जाना चाहिए।	
	(ग) इस परिप्रेक्ष्य में, एनएसआईसीटी वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्ती लागत के तदनुसरी प्राप्तिगत मर्दों के साथ वर्ष 2000-01 से 2004-05 के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्ती लागत की प्राप्तिगत मर्दों की तुलना दर्शाते हुए परिगणनाओं के साथ एक फिलेवण भीजें। यदि परिवर्ती लागत की प्राप्तिगत मर्दों में यदि कोई लागत कटौती दिखाई देती है तो ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिशत वर्ष 2008, 2009 और 2010 के लिए अनुमानित परिवर्ती लागत तदनुसरी प्राप्तिगत मर्दों के अनुमानों में गिना जा सकता है।	एनएसआईसीटी ने कमता के अधिक उपयोग से हुए लाम को बनाए रखा है और न कि खंड 24.1 के अधीन यह विनिर्दिष्ट, जोकि लागत कटौती को कवर करता है।

9.1. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई इस प्राप्तिकरण के कार्यालय में 30-06-2008 को आयोजित की गई थी। एनएसआईसीटी ने रायत्वी को पूरी तरह से पार करना स्वीकार करने और प्रशुल्क परिकलन 1.1 भिन्निकन टीईयू प्रतिवर्ष के सर्वोत्तम कमता स्तर पर सीमित रखने की जरूरत को प्रमुखता देते हुए पारक बाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान, एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

9.2. जेएनपीटी ने, संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, "कानून में बदलाव" के बारे में एनएसआईसीटी के दावे पर ग्राप्त की गई कानूनी राय की प्रतिलिपि अपने पत्र दिनांक 18 जुलाई, 2008 द्वारा भेजी है। एनएसआईसीटी ने भी ग्राप्त की गई पृष्ठक कानूनी राय अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई, 2008 द्वारा भेजी है। सामान्यता, दोनों कानूनी राय "कानून में बदलाव" के प्रश्न के बारे में है।

9.3. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा ग्राप्त की गई कानूनी राय एक-दूसरे का प्रतीकार करती हैं। जबकि जेएनपीटी के कानूनी सलाहकार ने निष्कर्ष निकाला है कि इसमें कोई कानून में बदलाव नहीं है जबकि एनएसआईसीटी द्वारा ग्राप्त की गई सलाह सुन्नाव देती है कि रायत्वी का केवल कुछ हिस्सा पार करना अप में स्वीकार करने की नीति, जोकि मार्च, 2006 से प्रभावी हुई थी, कानून में बदलाव है। हन दोनों राय से यह प्रतीत होता है कि ये इरादतन गुददे फीकिंग अथवा लाइसेंस करार के अधीन कानून में बदलाव के लिए सूट प्रदान करना है।

10. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जुलाई 2008 द्वारा संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत किए थए अपने तर्कों को दोहराया है और सुनवाई से सामने आए अपने प्रतिसाद भेजे हैं। एनएसआईसीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है—

- (i). (क) जेएनपीटी ने 600 मीटर घाट लाइन और 28 हेक्टेयर भूमि घाले कॉटेनर टर्मिनल के लिए बोलियाँ आवंत्रित की थीं। बोली के समय कमता 6 लाख टीईयू निर्धारित की गई थी। जेएनपीटी का बोलीदाताओं को आवंत्रण प्रत्येक तीन वर्षों में प्रशुल्क में 30 प्रतिशत बृद्धि परिकलित की गई थी। महापत्तनों द्वारा प्रशुल्क परिकलन लागत वाधारित थीं और उस समय के दौरान नियोजित पूँजी पर लगभग 18-20 प्रतिशत का लाभ नार्जिन, बोलियाँ जाना की गई थी।
- (ख) एनएसआईसीटी उच्चतम बोलीदाता था और तदनुसार जेएनपीटी ने फरवरी 1997 में आहय पत्र जारी किया था और 3 जुलाई 1997 को साइरेंस करार पर हस्ताक्षर किए थे।
- (ii). (क) प्रशुल्क किसी व्यवसाय की व्यवहार्यता सुनिश्चित करने में प्रमुख भूमिका अदा करता है। एक ऐसी विधिति प्रकट हुई है जहां पिछले आदेश के परिवासपत्र, प्रशुल्क समीक्षा की आवश्यकता है। लाइसेंस करार एनएसआईसीटी को प्रशुल्क के विवारण के लिए सामग्र-समय पर इस प्राप्तिकरण के पास जाने के कहता है। इस प्रकार, एनएसआईसीटी इस प्राप्तिकरण का रूख करेगा जब प्रशुल्क समीक्षा के लिए जरूरत वाधाया अदासर पैदा होता है अथवा प्रशुल्क देवता की समाप्ति अथवा जब ऐसी विधिति प्रकट होती है जिसमें समीक्षा की आवश्यकता होती है।
- (ख) एनएसआईसीटी की प्रशुल्क वैधता अगस्त, 2008 में समाप्त हो चुकी है और इसकी वित्तीय व्यवहार्यता यह एहे नुकसानी द्वारा संकटस्थ की जा रही है यदि बैजूदा विधिति उनी रहती है। रैयत्वी की अस्वीकृति के कारण, यह अनुमान लगाया गया है कि एनएसआईसीटी वर्ष 2008 में रु5-7.30 करोड़ की कमाई करेगा और वर्ष 2010 में रु1.15 करोड़ से वर्ष 2013 तक रु0.55 करोड़ का नुकसान होना शुरू हो जाएगा।

(iii). (क). दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की परिकल्पित क्षमता निर्धारित करने की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी एक सुविधा को सर्वोत्तम/डिजाइन क्षमता की गणना के लिए बिन्दु-मिन्स पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।

(ख). एनएसआईसीटी द्वारा प्रहसित वास्तविक शुपुट को इसकी क्षमता मानते हुए खंड 2.9.10 निवर्देश करना तभी नहीं होगा। इस ग्राहिकरण ने एनएसआईसीटी, जेनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आवेदनों में ऐसे एक डूटिकोण का अनुसरण किया है। यदि ऐसे एक निवर्देश का अनुसरण किया गया था तो वास्तविक शुपुट क्षमता के बराबर होगा और इस प्रकार 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकृत्या प्रतिसाम प्रदान करने के लिए दिशा-निर्देश का उद्देश्य निष्काल होगा।

(ग). टीएमपी के पूर्वोदाहरण आवेदनों और सर्वोत्तम क्षमता मानक के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.90 लाख टीईयू और बाढ़ क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिणामित होती है। दो में से निम्नतर (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की जरूरत है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने 11 लाख टीईयू अपनी सर्वोत्तम क्षमता रूप में अंगीकृत किया है।

(घ). यह दोहराया जाता है कि एनएसआईसीटी प्रशुलक के परिकलन के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों को न तो लागू कर रहा है और न ही लागू करने के लिए मांग करता रहा है। केवल क्षमता मानक उपयोग किया गया है।

(iv). (क). यह असहमत नहीं है कि सायल्टी एक लागत है। यह केवल रायल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा का निर्माण और प्रचालन करने का अधिकार दिया गया था। बोली शर्तों में रॉयल्टी को प्रशुलक के परिकलन में शामिल किए जाने की अनुमति नहीं दी गई थी।

(ख). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच सायल्टियों की एक तुलना निम्नवत है—

विवरण	एनएसआई सीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता
उद्धरित रॉयल्टी का एनपीटी (लिपये करोड़ों में)	312.00	223.00
गरटोन्शुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60
कॉस रॉयल्टी (लिपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू (लिपये)	2601.00	2617.00

(ग). मंत्रालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार, इसने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि लागू नहीं की जा रही रॉयल्टी की स्थिति, बोलियों आभृति करने समय, बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट की जानी चाहिए थी। जेनपीटी के बोलीदाताओं को आमंत्रण में पूर्ण अथवा पार्ट रॉयल्टी की अस्तीकृति के बारे में शर्तें नहीं दी गई थीं।

(घ). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध जाता है और परिणामस्वरूप कानून में बदलावा। यह सुविधा को प्रचलित करने के एनएसआईसीटी के अधिकार को प्रतिकूलता प्रभावित करता है। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रशुलक को संभावित नुकसान से बचाने के लिए, रॉयल्टी को लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। रॉयल्टी का पार्ट अस्तीकृत करने से, नुकसान होता है। इसलिए, यदि नुकसान होता है, तो पूर्ण रॉयल्टी स्वीकृत की जाए।

(ङ). रायल्टी भुगतान की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अवधि में पत्तन को रोकड़ प्रवाह के एनपीटी का प्रयोग करता गलत होगा।

(घ). खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिक राशि के अधीन होगी। लाइसेंस अवधि के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा रु 4039 करोड़ के विपरीत रु 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू एनएसआईसीटी के रु 2601/- के विपरीत रु 2617/- परिणामित होती है। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई पूर्ण रायल्टी अवश्यक स्वीकृत की जाए। उक्त दिशा-निर्देश का कोई अन्य निवर्देश नहीं हो सकता और इसलिए टीएमपी द्वारा मार्च 2008 में अंगीकृत रॉयल्टी संबंधी स्थिति अब अंगीकृत नहीं की जा सकती।

(v). (क). कमता की उपयोगिता/अधिक उपयोगिता, जोकि व्यापार वृद्धि को सुकर और व्यवसित करने के लिए किया गया है, से होने वाले प्रतिशतित अर्जन, जोकि खंड 2.13 के अनुसार 50 प्रतिशत सामाजिक प्रदाताक को उत्तरी परिसंपत्ति उपयोगिता बढ़ाने के लिए एक अप्रोत्साहन रहा है।

(ख). यदि एनएसआईसीटी को नियांसित कमता पर प्रजालान करना तो व्यापार वरे रु 135 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यापार द्वारा अधिक आउटफ्लो के परिणामस्वरूप रु 50,000/- प्रति टीक्स्यू अंदा करना होगा और एकजुल व्यापार के बढ़ाने के लिए योग्यता को भी सीमित करना होगा। सरकार के वाणिज्य में वृद्धि, पोत संबंधी प्रगती, शायल्टी शुगतान और एकिक्रम अवसाय में वृद्धि के माध्यम से राजस्व से लाभ हुआ है। शिर्पिंग लाइनों को भी निम्नतर अधिक मान के साथ वह पोतों की तीनांती, तेज धुमाव समय आदि से लाभ हुआ है। हालांकि एनएसआईसीटी के अधिक उपयोगिता से हर किसी को लाभ हुआ है, परंतु एनएसआईसीटी को अधिक उपयोगिता से होने वाले लाभों के सामाजिक भव्यांम से दर्शित किया गया है। इसे एक अच्छी स्थिति नहीं कहा जा सकता।

(ग). खंड 2.4.1 भी लाभों को बनाए रखने और लागत कटौती से संबंधित है और न कि कमता के अधिक उपयोग से लाभों को बनाए रखने से।

(घ). प्रतिशतित अर्जनों का सामाजिक बोली शती अधिक बोली जाना करने के दौरान अपनाई गई प्रशुल्क नियांसित प्रक्रिया के अनुसार नहीं है।

(ङ). उपर्युक्त आधार पर, एनएसआईसीटी को कमता के अधिक उपयोग से पूर्ण लाभों को बनाए रखने की अनुमति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी को इसे बनाए रखने में दिशा-निर्देशों में कार्ड ट्रैक भी है।

(vi). यदि एनएसआईसीटी के निवेदन पर बिना विचार किए गौजूदा पद्धति का अनुसरण किया जाता है तो एनएसआईसीटी को अगले चार वर्षों में होने वाले नुकसान की स्थिति निम्नकाल है—

भागाए (टीक्स्यू) प्रति वर्ष	नुकसान (2009-2011) (भवय करोड़ों में)
11 लाख टीक्स्यू पर	482
14.70 लाख टीक्स्यू पर	698
8 लाख टीक्स्यू पर	266

11. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 जुलाई, 2008 द्वारा रोयलटी, दक्षता लाभ, थार्ड कमता और वर्ष 2001 से 2004 अवधि के पूर्ववर्ती लाभों को समाजोजन संबंधी अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराया है। एनएसआईसीटी के निवेदनों को नीदे सारबद्ध किया गया है।

(i). (क). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 न तो पत्तन निजीकरण नीति के द्विसे के रूप में गौजूद है न भी बोली लागत और वारार पर हस्ताक्षर करने के समय जेनपीटी के बोली आमंत्रण में गौजूद है। लागत रूप में शायल्टी की स्वीकार्यता के संबंध में वर्ष 2003 में दिया गया भारत सरकार का स्वीकारण एनएसआईसीटी के लिए लागू नहीं है।

(ख). हालांकि हम दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 को स्वीकार नहीं करते हैं, यह विशेष किया जाता है कि स्वीकार्य शायल्टी अगले नियांसित बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकार राशि होगी, जोकि हमारे द्वारे के अनुसार है।

(ग). वर्ष 2006 के शिवले आदेश में, स्वीकार्य शायल्टी नियांसित करने में निवेद गौजूदा मूल्य का प्रयोग नहीं होता है।

एनपीटी इस आधार पर आज के रूपर मूल्य के भविष्य में उस कुछ रूपए की मूल्य से तुलना करती है कि कल्पना खारीदने की शक्ति मुद्रासंगीत के कारण आने वाले समय में कम होगी। जेनपीटी ने सकल बोलीदाता के नियांसित के लिए इस पद्धति विशेष का प्रयोग किया गया था। लायि, इसे प्रशुल्क का नियांसित करने में लाभ करने के लिए नहीं कहा जा सकता क्योंकि किसी भी परिस्थिति में रूपर की खरीद शक्ति अधिक ज्ञन के समय मूल्य के प्रशुल्क नियांसित के लिए सुधिकारित किए जाने की जरूरत नहीं है। राशियों को नियांसित करने का केवल एक रस्ता है एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चार बोलीदाता द्वारा कुल राशि बोली पर विचार करना है जोकि निम्नधृत है।

एनएसआईसीटी	—	रु 40,36,79,75,000
दूसरा उच्चार बोलीदाता	—	रु 43,44,82,50,000

एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम शोलीदाता द्वारा औसत रॉयलटी प्रति टीईयू बोली निश्चित है:-

एनएसआईसीटी	-	रु 2601 प्रति टीईयू
दूसरा उच्चतम बोलीदाता	-	रु 2611 प्रति टीईयू

एनएसआईसीटी का पूर्ण रोबल्टी के लिए दावा कैय है।

(ii). (क). एनएसआईसीटी की क्षमता 11,00,000 टीईयू है। क्षमता की हमारी गणनाएँ दिशा-निर्देश 2.9.10 के साथ-साथ टीएनपीटी में समान टर्मिनल की पिछली क्षमता के अधीन मानक डिजाइन क्षमता माडल के अनुसार है।

(ख). दिशा-निर्देश 2.5.1 के अधीन सुविचारित किया जाने वाला यातायात दिशा-निर्देश 2.9.10 के अधीन निर्धारित क्षमता से अधिक नहीं हो सकता है, ऐसा करने का कोई प्रयास दिशा-निर्देश के उद्देश्य को निर्वाचित करना होगा कि प्रतिलाम को क्षमता और पत्तानों को उचित प्रतिलामों से जोड़े जाने की आवश्यकता है। प्राधिकरण को संसाधनों के आर्थिक उपयोग, निधादान में दक्षता और सर्वोत्तम निवेश को पुरस्कृत करने की ज़रूरत है। यह प्राधिकरण 11,00,000 टीईयू से अधिक यातायात अंगीकृत करते हुए क्षमता के अधिक उपयोग को पुरस्कृत करने के उद्देश्य को पूरा करने में निष्कल होगा।

(ग). यह स्पष्ट किया जाता है कि दिशा-निर्देश 2.4.1 की प्रयोज्यता इस रूप में सुविचारित नहीं की गई है कि एनएसआईसीटी क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाले लाभों से व्यदहार कर रहा है।

(घ). दक्षता साथ पर विचार करते हुए टीएनपी दिशा-निर्देशों के अनुसार अर्जित आरओसीई दर्शाते हुए विवरण निम्नलिखित हैं:-

क्र. सं.	विवरण	वर्ष			कुल
		2005	2006	2007	
	यातायात (ट्रॉयि रुपी)	1311193	1344574	1471723	--
1.	कुल प्रचलन आय	44682.73	39236.92	41672.96	125592.61
2.	प्रचलन लागत	14574.59	16465.83	24610.18	57630.60
3.	मूल्यांक	4853.14	4787.05	4624.88	14265.07
4.	उपरिक्षय	2693.98	2059.76	1811.48	6365.22
5.	प्रचलन अधिशेष	22561.03	13924.28	10626.42	47111.73
6.	परिसंवर्तीयों की विक्री पर नुकसान	116.44	30.88	35.61	182.93
7.	अधिशेष	22444.59	13955.16	10662.03	47061.77
8.	नियोजित पूँजी	66016.86	58803.64	54587.31	--
9.	आस्तोसीइ	9902.53	8820.55	8733.97	27457.05
10.	निवल अधिशेष	12542.06	5134.61	1928.06	19604.73
11.	दक्षता लाभ	(5460.58)	(4422.98)	(5278.64)	15162.21
12.	निवल अधिशेष	7081.48	711063	3350.39	4442.32

प्रसाद लाल जी गणना

1. मात्रा क्षमता अनुसार	1100000	1100000	1100000
2. दास्ताविक मात्रा	1311193	1344574	1471723
3. दक्षता के कारण अर्जित मात्रा	211193	244574	371723
4. दक्षता के कारण अतिरिक्त राजस्व	7183.75	7127.74	6513.92
5. घटाए संबद्ध परिवर्ती लागत (रायल्टी सहित)	1725.17	2704.75	523.28
6. अंतर्वर्तन	5460.58	4492.98	3278.64

उपर्युक्त तालिका से, यह नोट किया जाए कि वर्ष 2005 से 2007 के लिए ग्रोदमूल किए गए ₹0 151.62 करोड़ के लाभों को प्रचालक को पर्याप्त स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता है।

(iii). सर्वोत्तम घाट क्षमता कंटेनर की अधिकतम संख्या का 70 प्रतिशत है जिसे एक वर्ष में पार करना किया जा सकता है।

हमने 10,10,052 टीईयू की यार्ड क्षमता की संख्या करने में 8222 भूमि स्लॉटों पर विद्यार किया है। 8222 भूमि स्लॉटों द्वारा उपयोग किया गया थे 110101एम2 है। अतः भूमि स्लॉटों द्वारा वास्तव में अनिवार्यता 11 एचड का सेंट्र उपयोग करते हुए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता है—

$$\frac{0.70 \times 11 \times 2.5 \times 365 \times 281}{2 \times 1.3} = 5,18,862 \text{ टीईयू}$$

यह देखा जाए कि हमारे द्वारा सुविधारित यार्ड क्षमता वस्तुतः कहीं ज्यादा है।

(iv). इस प्राधिकरण वे वर्ष 2001 से 2004 अवधि के लिए होने वाले लाभों का 50 प्रतिशत अग्रस्त, 2006 के आदेश में दिशा-निर्देश 2.13 के अनुसार समायोजित किया था। वर्ष 1998 के दिशा-निर्देशों में ऐसा कोई विनिर्दिष्ट नहीं दिया गया था जिसने ऐसे समायोजन के लिए रक्तीकृति प्रदान करता हो। हमारी दृष्टि में ऐसा समायोजन ऐसा नहीं है और नहीं किया जाना चाहिए।

12. इस नामते में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अनिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंध लें द्वारा दिए गए तरीके का सार प्रासारिक यहां को अलग से भेजा जाएगा। ये और हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. नामते की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित रिपोर्ट प्रकट होती है:

(i). एनएसआईसीटी का प्रस्ताव पूर्वकृति प्रशुल्क आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2006 और 7 मार्च, 2008 जोकि पूर्व आदेश की अधिक्षमता की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए दैध था, द्वारा निर्धारित अपने प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के लिए है। यह प्रस्ताव भौजूदा प्रशुल्क में लगभग 48 प्रतिशत की वृद्धि की नींग करता है और इस प्राधिकरण के विचार के सिए विभिन्न सुदूरी की ओर व्यान आकृष्ट किया है। एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में नुस्खा: इन आवारों पर रैवल्टों का पूर्ण पास-शु प्रशुल्क किया है कि रैवल्टों के आविषक पास-शु पर प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 द्वारा लाई की गयी अवधि के लिए अधिक्षम भी है और उसने इनकानुसार उपलब्ध करवाया है। यह क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनिवार्य भी है और वास्तविक यातायात पर आधारित नहीं है ताकि मात्रा दक्षता का लाभ प्रधालक को उपलब्ध करवाया जा सके। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2004-05 तक की अवधि के सिए पूर्व अधिशेष के समायोजन की शुद्धता पर भी विवाद किया था क्योंकि जब इसने अपनी बोलियां जापा की थीं उस समय से पहले और 31 मार्च, 2005 तक अधिक प्रतिलामी/दक्षता लाभों के परिकलन की संकल्पना नहीं थी।

(ii). (क). प्रशुल्क निर्धारण के लिए भौजूदा टर्मिनल-वार लागत जापा दृष्टिकोण पूर्व अवधि में टर्मिनल पर अर्जित की गई यातायात मात्राओं की लेखा में लेता है और भविष्य के लिए वृद्धि की समीक्षा करता है। पूर्व अवधि के अनिलेख दर्शाते हैं कि एनएसआईसीटी में प्रहसित मात्राओं में चढ़ाव है जोकि वर्ष 2005 में हुई प्रशुल्क कटौती के कारणों में से एक है। यद्यपि, कोई भी तर्क-प्रितर्क कर सकता है कि क्या एनएसआईसीटी पर मात्रा वृद्धि पूरी तरह से प्रधालक के प्रयासों और दक्षता के कारण है, इससे इकार नहीं किया जा सकता कि एनएसआईसीटी ने अपने टर्मिनल पर भेंटे हुए शुपुट सर्वों के अध्य अदायित किया है। किन्तु, एनएसआईसीटी का तर्क है कि बढ़ी हुई मात्राएँ उसकी दक्षता के कारण प्रहसित की गई हैं और उपलब्ध संसाधनों के बढ़तेर उपयोग को नज़रअंदाज नहीं किया जा सकता। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2006 का छंड 2.2 टीएसपी से अपेक्षा करता है कि कारकों द्वारा, अन्य बाहों के बारे में, मार्गदर्शन किया जाए जिससे प्रतिस्पद्य, संसाधनों के नियन्त्रणी उपयोग, निष्पादन में दक्षता और सर्वोत्तम निवेश को बढ़ावा दिलेगा। इसलिए, निष्पादन को पुरस्कृत किए जाने की ज़रूरत है, जोकि संसाधनों के इमारी उपयोग के कारण आलटपुट को बढ़ाता है। प्रशुल्क निर्धारण लागत जापा फ्रेमर्क में मात्र ऐरिथेटिक कार्यवाही नहीं हो सकती परंतु एक उपयोगकारी और पत्तन प्रधालकों के हितों का संतुलन रखता है और प्रधालकों की दीर्घकालिक वित्तीय व्यवहार्यता को लेखा में लेने की ज़रूरत है ताकि निजी बोल्ड में बहुत ज़रूरी निजी निवेश के प्रवाह को प्रोत्साहित किया जा सके।

इस प्राधिकरण को यात्तर्याम में अर्जित की गई अवधि अर्जित करने वार्ग्य वास्तविक मात्राओं की बजाय टर्मिनल की भानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करने के सिए उपयुक्त दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। एक प्रधालक दक्षता में सुधार कर्त्ता हुए और/अथवा अधिक पूँजी इनफ्यूजिंग भानक क्षमता से अधिक मात्राओं का प्रहसित करने में हुए किसी व्यय और अतिरिक्त विनियोजित पूँजी को दीवीकार नहीं करता है। उसी समय पर, भानक क्षमता के बाद उसके द्वारा प्रहसित उच्चार

मानवों के कारण कम किए गए प्रशुल्क से प्रचालक को हानि नहीं होती। इसलिए, किसी प्रचालक की वास्तविकताओं पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय प्रधालनों के कुछ पूर्व निर्धारित मानकों और संपदा उपयोगिता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करना एक बेहतर वृद्धिकोण है। ऐसा मानक दृष्टिकोण दक्ष प्रधालन को लाभ पहुंचाता है और उसी समय अद्वितीय की लागत वास्तविकताओं के नाम पर उपयोकताओं पर डाले जाने की अनुमति नहीं देते हुए उपयोकताओं के हित की रक्षा करता है। यह विनिर्देश करते समय कि मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण जारी रहेगा, प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2006 का खंड 24.1 भी मानक दृष्टिकोण विकसित किए जाने के प्रयासों के बारे में भी सत्त्वेष्व करता है। इस प्राधिकरण ने कंटेनर जब्तृति प्रभारों के लिए मानक लागत आधारित प्रशुल्क पर राष्ट्रीय स्तरीय कार्य समूह का गठन किया था। कार्य समूह, जिसके अध्यक्ष श्री एस. प्रभाकरन, भारत सरकार के पूर्व सचिव थे और कुछ निजी कंटेनर टर्मिनलों के प्रतिनिधियों को भी शामिल किया गया था, मौजूदा टर्मिनलों के मामले में कार्यान्वयन के लिए कोई विशिष्ट मानक अनुशंसित नहीं कर सका था और इसकी बजाय सुझाव दिया था कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 24.1 में यथा विनिर्देश दक्षता सुधार के लिए टर्मिनल विशिष्ट दृष्टिकोण व्यवहार्य विकल्प होगा। यह स्वीकार करना होगा कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 24.1 द्वारा संव्यवहारित दक्षता सुधार पिछले बड़े में उसी प्रचालक के विषयादार स्तर के संदर्भ में केवल क्षर्जित की गई लागत कटौती और उससे ज्यादा तक इसके कार्यान्वयन में सीमित किया गया है। जैसाकि एनएसआईसीटी द्वारा उल्लिखित किया गया है कि लागत कटौती के लिए कृशन प्रदान करना संदेश दक्षता की समग्र रैंज का सम्मान नहीं हो सकता, विशेष रूप से जब मात्रा वृद्धि दक्षता स्तरों से अधिक होती है। अतः मात्रा दक्षता को स्वीकार करने के लिए मौजूदा दृष्टिकोण को समर्थन करने के लिए संपुक्त प्रतीत होता है, जोकि टर्मिनल की मानक क्षमता के अनुसार यातायात स्तर पर विचार करते हुए संभव है। तथापि, मानक क्षमता स्तर स्थापित पद्धति का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है।

(ग).

प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 29.10, साथ ही साथ, पत्तनों की अधिकतमि क्षमता के निर्धारण की पद्धति के मानकीकरण के बारे में बताता है। उक्त उपचंद क्षमता के कम उपयोग के लिए पूँजी पर प्रतिलाभ को कम करने के संदर्भ में प्रयोग किया जाता है। चूंकि एनएसआईसीटी को स्वीकार्य प्रतिलाभ में कोई कटौती पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में नहीं दी गई है, इसलिए मानक पद्धति के आधार पर एनएसआईसीटी की क्षमता निर्धारित करने का प्रश्न पूर्वकाल में भी प्रकट नहीं हुआ था। एनएसआईसीटी बोली लगभग 6 लाख टीईयू की न्यूनतम गारंटीशुदा मात्रा के आधार पर मूल्यांकित की गई थी। तथापि, वास्तविक प्रहसित नात्राएं बहुत ज्यादा हैं। इसके अलावा, प्रशुल्क निर्धारण के आधार पर मानक क्षमता में, किसी प्रधालक की क्षमता के स्वयं के निर्धारण के आधार पर लागू लेने की अनुमति नहीं दी जा सकती। सरकार ने पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु हाल ही में नीति दिशा-निर्देश जारी किए हैं, जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2008 रूप में कार्रवाई, 2008 में अधिसूचित किए गए थे। ये दिशा-निर्देश, साथ ही साथ, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करने की पद्धति प्रदान करता है, जोकि देश में महापत्तनों पर नए कंटेनर टर्मिनलों के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु लागू किया जाता है। यह प्राधिकरण सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दी गई पद्धति को बेहतर विकल्प बूँदे जाने तक कुछ समय के लिए मानक पद्धति के रूप में आनना चाहेगा। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र इस माले की समीक्षा करने के लिए एनएसआईसीटी की मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किया गया है।

(घ).

इस प्राधिकरण की जबाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और गेटवे टर्मिनल (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के अनुमानित क्षमता स्तर के संदर्भ में इसकी क्षमता का निर्धारण करने के लिए एनएसआईसीटी के दृष्टिकोण पर विचार करने में कोई गुणदोष नज़र नहीं आता है। यह स्वीकार करना होगा कि एनएसआईसीटी द्वारा उद्धरित जेएनपीटी और जीटीआईपीएल की क्षमता वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित पद्धति के संदर्भ में निर्धारित नहीं किए गए हैं। क्षमता को मानक परिस्थिति और टर्मिनल के निर्धारण के आधार पर निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है ना कि समीकर्त्ता अन्य पत्तनों के साथ तुलना करने की। यदि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित पद्धति लागू की जाती है तो एनएसआईसीटी की मानक क्षमता, जैसाकि बाद में स्पष्ट किया गया है, 1,195 भिलियन टीईयू होती है, जोकि इस विश्लेषण में यातायात स्तर के रूप में सुविचारित किया गया है। यह संत्त्वेष्वीय है कि एनएसआईसीटी के लिए निर्धारित की गई मानक क्षमता लाइसेंस करार के अधीन गारंटीशुदा न्यूनतम थ्रुपुट का लगभग दोगुना है।

(ङ). (क).

जब यातायात पूर्णनुपाल मानक क्षमता तक सीमित किया जाता है, मौजूदा टर्मिनलों के माले में प्रधालन और पूँजी व्यय निर्धारित करने के लिए निर्धारित सभी मानक लागू करने की विविक्षाओं की सभी संवधितों के साथ विचार-विमर्श से विश्लेषण किए जाने की आवश्यकता है। अतः यह प्राधिकरण

ऐसे मानकों को अपनाने पर सभी संबंधितों से विचार-विमर्श करने के पश्चात संशोधित दृष्टिकोण बनाना चाहेगा।

(ख). मौजूदा दृष्टिकोण रोयल्टी/राजस्व हिस्से के केवल आंशिक पास-थू की अनुमति देता है और केवल उन टर्मिनलों के मामले में जहां बोली प्रक्रिया जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार मानक दृष्टिकोण किसी पास-थू की अनुमति नहीं देता है। अतः मौजूदा टर्मिनलों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उन दिशा-निर्देशों में दिए गए दृष्टिकोण को उपयुक्ततः समायोजित किए बिना वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों को पूर्णतः अधिकृत करना तत्काल सम्भव नहीं है।

(ग). जब प्रशुल्क परिकलन रोयल्टी का केवल आंशिक पास-थू स्वीकार करने के इस दृष्टिकोण का अनुसरण करता है, वास्तविक संव्यवहार में किसी प्रचालक द्वारा एतत्न न्यास को सम्पूर्ण रायल्टी राशि का मुगमतान करना होगा। इसलिए, विकसित किए जाने वाले संशोधित दृष्टिकोण को मौका प्रदान करने के मुद्दे को संबोधित करने की ज़रूरत है, जोकि प्रचालक को परिसंपत्तियों के बेहतर उपयोग, उत्पादकता सुधारों और लागत कटौती उपयोग के माध्यम से रियायत क्षमता से प्रकट होने वाली वित्तीय विविकाओं को पूरा करने की अनुमति प्रदान करेगा। इस संदर्भ में, मौजूदा दृष्टिकोण जहां विविध प्रशुल्क में समायोजन के लिए प्रत्येक छक्के में पूर्व अधिकृत मूल्यांकित किया जाता है, पुनर्विकार किया जाना चाहिए।

(घ). मौजूदा लागत जमा पद्धति से जुड़ा दूसरा मुद्दा जिसपर विचार करने की ज़रूरत है वह नियम परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ स्वीकार करना है। सभी परिसंपत्तियों का एक समयावधि में न्यून्हास हो जाता है और, इसलिए, इसका बड़ी मूल्य धीरे-धीरे कम होता जाता है। परिणामस्वरूप, परियोजना अवधि में आरओसीई कम होता जाता है यदि पूँजी का नियमित इंफ्लूजन नहीं हो और सिद्धांतसः शून्य स्तर पर भी पहुंच सकता है एक बार जब परिसंपत्तियों का पूर्णतः मूल्यांक हो जाता है। सहवारीतः किसी प्रचालक को उपलब्ध प्रतिलाभ का पूरा आकार परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण समय के साथ-साथ कम होता जाता है। दूसरी तरफ, रियायत क्षमता के अनुसार मात्रा सुनित करने और रोयल्टी की इकाई वर कदमों के कारण परियोजना अवधि में राजस्व हिस्सा/रोयल्टी आउटफ्लो धीरे-धीरे बढ़ता जाएगा। यह उन्हें स्वीकृत प्रतिलाभ में से प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचारित नहीं की गई लागत को पूरा करने के लिए प्रचालकों की क्षमता को नुकसान पहुंचाता है। उसी समय, यह सुनिश्चित करना जरूरी है कि पूँजी परिसंपत्तियों के पुनर्मूल्यांकन के कारण प्रचालकों को अदायाकृत लाभ प्रोद्भूत नहीं हो। परिसंपत्तियों के लिखे गए मूल्य पर प्रतिलाभ स्वीकार करने की उपयुक्तता की पुनर्जीवन की आवश्यकता होगी।

(इ). संपर्क चर्चा किए गए बिन्दु स्पष्टतः वर्ष 2006 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण पर पुनर्विद्यारूप करने की ज़रूरत की ओर इशारा करते हैं। यह प्राधिकरण सभी मुद्दों की जौध के लिए उपयुक्त कदम उठाना चाहता है और इस दृष्टिकोण को बदलना चाहता है, यदि और जहां तक आवश्यक हो। ऐसी सभीका करने में भुद्दों का आव्ययन करने, संभावित विकल्पों का विश्लेषण करने और प्रासंगिक शेयरद्वारकाओं के साथ विचार-विमर्श करने के लिए कुछ सभी की आवश्यकता होगी।

इसके अलावा, वर्ष 2006 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, जोकि 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित किए गए थे, की सामान्य वैधता 5 वर्ष है जिसके पहले नए दिशा-निर्देशों की घोषण करने के लिए सभीका की जानी होगी। अतः इस प्राधिकरण ने 1 अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए लागू इस मामले में अंतरिम आदेश पारित करने का निर्णय करता है, जोकि मौजूदा टर्मिनलों के मामले में अनुसरित किए जाने वाले दृष्टिकोण पर लिए जाने वाले निर्णय के आधार पर सभीका के अधीन होगा।

(iv). (ग). यह उल्लेख करना व्यर्थ है कि जब यातायात मानक क्षमता स्तर पर सुविचारित किया जाता है तो मानक क्षमता स्तर के तदनुज्ञी केवल एनएसआईसीटी की पूँजी और प्रचालन लागतों पर ही विचार किया जाना चाहिए। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए मूल्यहास के कारण पूँजी का डिविशन मूल्य एक मुद्दा है जिसका और अधिक आव्ययन किए जाने की आवश्यकता है। वर्ष 2006 के दिशा-निर्देश लागत की मद के रूप में मूल्यहास स्वीकार करने के बाबजूद परिसंपत्तियों के मूल्य को सकल मूल्य पर लेने की अनुमति प्रदान करता है। इस तथ्य का कारण दिया जा सकता है कि प्रचालक का निवेश परिसंपत्तियों की अधिग्रहण लागत के तदनुज्ञी है। अतः इस अंतरिम दृष्टिकोण में, इस प्राधिकरण ने मानक क्षमता के सिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के परिकलन में प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए एनएसआईसीटी की बहियों के अनुसार परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के साथ क्षमता करने का निर्णय किया है। जैसाकि विश्लेषण के बाद वाले भाग में देखा जा सकता है, रोयल्टी के समायोजन के पश्चात वर्ष 2006 के दिशा-निर्देशों के

अनुसार निवल परिसंपत्तियों पर लेवल 15 प्रतिशत वास्तविक ग्रतिलाम होगा। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासारित होगा कि अब सुविधारित परिसंपत्तियों का संकलन मूल्य एनएसआईसीटी के अनुबंधी प्रशुल्क निर्धारण में विकल्पों वदलाव के अनुसारित किया जाएगा। यहां तक कि यदि एनएसआईसीटी अधिक निवेश करता है, इसे दक्षता में सुधार करने अथवा मानक क्षमता से अधिक मात्राओं के लिए इन्हें द्वारा पूरी की जाएगी।

(ख).

इससे जुड़ा प्रश्न प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए प्रचालन व्यय स्वीकार करना है। चूंकि यातायात मानक क्षमता तक सुविधारित किया गया है, इसलिए प्रचालन व्यय भी, प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत वास्तविकताओं के होते हुए भी, ऐसी क्षमता के अनुसार होना चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, मौजूदा टर्मिनलों के मामले में व्यय कंट पर कुस मानक दृष्टिकोण अंगीकृत करने का निर्णय विस्तृत अध्ययन और विधार-विमर्श के पश्चात निर्णय लिए जाने की जरूरत है। अंतरिम दृष्टिकोण में, यह प्राधिकरण वास्तविकताओं के साथ जाने के लिए प्रवृत्त है, सामाविकता, मानक क्षमता के प्रासारित स्तर तक। निर्धारित लागतों पर पूर्वतः विधार किया गया है व्योंगिक वे मात्रा से सीधे तौर पर नहीं जुड़े हैं; परिवर्ती लागतों मानक क्षमता की केवल समक्ष मात्राओं तक सुविधारित की गई हैं। यूंजी आधार के तदनुसारी स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यहास स्वीकार्य है। लागत के विभिन्न घटकों का अनुमान लगाने के बोरे अनुवर्ती भाग में स्पष्ट किए गए हैं। यह देखा जा सकता है कि इस दृष्टिकोण द्वारा निर्धारित प्रचालन व्यय, रायत्वी अतिरिक्त, वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा निर्धारित मानक लागतों की अपेक्षा निम्नतर है।

(v). (क).

एनएसआईसीटी ने लाइसेंस करार के उपर्यों के अधीन लाइसेंसदाता पत्तन न्यास – जैएनपीटी को उसके द्वारा रायत्वी के पूर्ण पास-थू की मांग की है। एनएसआईसीटी ने लाइसेंस करार के अनुसार कानून में बदलाव का उपर्योग विस्तार से उद्दरित किया है, जोकि इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में उल्लिखित है। इस प्राधिकरण के लिए यह जल्दी नहीं है किंवदं इस पहले पर कायम रहे, व्योंगिक कानून में बदलाव संबंधी एनएसआईसीटी का दावा प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासारित नहीं है। तर्क-वितर्क करते हुए, परंतु स्वीकार नहीं करते हुए, रायत्वी पास-थू पर नीति कानून में बदलाव गठित करती है, लाइसेंस करार कानून में ऐसे किसी बदलाव से रोकता नहीं है।

(ख).

वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन नीति निर्देश रूप में जारी किए गए हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन जारी किया गया कोई भी नीति निर्देश इस प्राधिकरण पर बाध्य है। उक्त नीति निर्देश कारणों को लिखित में दर्ज करते हुए दिशा-निर्देशों से भूत के लिए इस प्राधिकरण को शक्ति भी प्रदान करता है। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.8.1 अपेक्षा करता है कि उन शीओटी मामलों में रायत्वी को प्रशुल्क परिकलन के लिए लेखा में ली जाए जहां बोली प्राविध्या 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी। इस तरह से लेखा में नहीं लिए जा सके रायत्वी/साजस्य हिस्सेदारी के कारण प्रचालक को संभावित नुकसान से बचाया जा सकता है परंतु अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्दरित अधिकतम सार्व तक। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 में इस संबंध के अलावा, सरकार ने वर्ष 2006 में इस प्राधिकरण को स्पष्ट रूप से सलाह दी थी कि एनएसआईसीटी मामले में रायत्वी संबंधी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का सख्ती से पालन किया जाए। इसके अलावा, एनएसआईसीटी ने यह प्रार्थना करते हुए माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल अपनी याचिका वापस ले ली थी कि वह जैएनपीटी को भुगतान की जाने वाली रायत्वी के पास-थू की स्वीकार्यता के विधार के लिए मंत्रालय के पास जाएगा। हालांकि, एनएसआईसीटी ने इस कार्यवाही में विरोध किया है कि वह सरकार के पास नहीं गया था और निर्णय लेने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है, परंतु यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा इस संबंध में जारी किए गए विशिष्ट नीति निर्देश के विपरीत कोई निर्णय लेने में असमर्थ है। यह एनएसआईसीटी पर है कि वह इस भुद्दे पर, यदि वह चाहे, सरकार के पास जाए।

(ग).

उसके दाये की तरफदारी किए विना कि पूर्ण रायत्वी व्यय की मद के रूप में स्वीकृत की जानी चाहिए, एनएसआईसीटी ने द्वितीय बोलीदाता द्वारा उद्दरित वास्तविक औसत रायत्वी के संदर्भ में स्वीकार्य पास-थू निर्धारित करने का सुझाव दिया है। एनएसआईसीटी ने दावा किया है कि उसके द्वारा उद्दरित रायत्वी द्वितीय बोली की रायत्वी से कम है और, इसलिए, पूर्ण पास-थू स्वीकार किया जाना चाहिए। बोली भूल्यांकन के स्तर पर, बोलीदाता द्वारा दैव रायत्वी न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट और उसके द्वारा उद्दरित रायत्वी की इकाई दर के उत्पाद के रूप में अनुमानित की गई थी। परियोजना जीवनकाल में विभिन्न समयावधि के बोलीदाताओं के श्रेष्ठ आंकड़े भिन्न-भिन्न हैं। उन्हें एकसमान प्लॉटफार्म पर जाने के लिए, उनकी बोलियां एनपीटी पद्धति के आधार पर मूल्यांकित की गई थी। इसलिए, स्वीकार्य पास-थू एनपीटी पद्धति के आधार पर भी निर्धारित किया गया है। इस संबंध में, यह

जरूरी है कि सरकार द्वारा अनुसरित सिद्धांत याद दिलाया जाए जब इसने अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा प्रदूरित अधिकतम शाशि के अधीन पास—थू स्वीकार करने का निर्णय लिया है। भारत सरकार ने यह स्वीकार करते हुए राष्ट्रली का आधिक पास—थू स्वीकार करने की नीति अंगीकृत करने का निर्णय लिया है कि उच्चतम बोलीदाता और अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा ऑफर की गई प्रतिशतता में अन्तर आक्रमक विपणन दर्शाता है और, इसलिए, पास—थू रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता। अतः बोली लगाने में एनएसआईसीटी की आक्रमकता केवल तभी निर्धारित की जा सकती है यदि इसके बोली मूल्य और दे हितीय निम्नतम बोली को एनपीटी के संयुक्त प्लेटफार्म पर लाया जाता है। एनएसआईसीटी का तर्क मुद्रा के समय मूल्य को घूसी तरह से नज़रअंदाज करता है। इसके अलावा, उस हारने वाले की अपेक्षा यथा निम्नतर बोली जीतने पर विधाए करने की यह एक अर्थहीन विधि है। बोली लगाने के स्तर पर मूल्यांकन की एनपीटी पद्धति का लाभ लेते हुए, एनएसआईसीटी अब बिन्न संबंधवहार के लिए नहीं कह सकता। अतः अधिकतम स्वीकार्य पास—थू एनएसआईसीटी के राष्ट्रली भुगतान के 89.5 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाता है, जैसाकि सार्व 2008 के पूर्व प्रशुल्क आदेश में किया गया था।

(घ). प्रशुल्क दिशा—निर्देश, 2005 का खंड 28.1 जोकि पास—थू रूप में राष्ट्रली की स्वीकार्यता से संबंधित है, प्रचालक को नुकसान से बचाने के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता की अधिकतम सीमा तक राष्ट्रली का पास—थू निर्धारित करता है। अतः यह स्पष्ट है कि राष्ट्रली का 89.5 प्रतिशत पास—थू रूप में स्वीकार करना आटोमेटिक नहीं है। प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में सुविचारित मानक क्षमता विधि के होने के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक विधि के होने के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक विधि नुकसान की सीमा का निर्णय करने के मद्देनजर है ताकि स्वीकृत की जाने वाली राष्ट्रली के पास—थू की मात्रा निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर निर्धारित की जा सके। इस प्राधिकरण को प्रचालन यथा को पूरा करने के लिए प्रचालक की वास्तविक क्षमता और रियायत करार के अनुसार राष्ट्रली भुगतान के सर्वान्वय में नुकसान की जांच करना और वर्ष 2006 के प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के अनुसार प्रतिलाम का उल्लिखित स्तर अंतरित करना उपयुक्त लगता है। मानक क्षमता से अधिक प्रहसित मात्रा से योगदान प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित नहीं किए गए अंदेशिष्ट राष्ट्रली को पूरा करने के लिए संपर्क स्रोत हैं। यह प्राधिकरण अंतरिम तौर पर इस दृष्टिकोण को बरीचा देता है क्योंकि यह राष्ट्रली की मात्रा में प्रयासी कटौती परिकल्पित करता है, यदि राष्ट्रली की इकाई दर में कोई बदलाव नहीं किया जाता है, मानक क्षमता से अधिक यातायात मात्राओं में वृद्धि के साथ। अंतरिम प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए राष्ट्रली पास—थू की मात्रा निर्धारित करने के बारे में इस आदेश के बाद वाले भाग में स्पष्ट किए गए हैं। जैसाकि देखा जा सकता है, 38.73 प्रतिशत के स्तर पर पास—थू 89.5 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के विपरीत पर्याप्त है।

एनएसआईसीटी ने, अपने ताकों में, उस विधि में प्रशुल्क विविधाओं को निर्दिष्ट किया है जहां प्रचालक लगभग 6 लाख टीईयू जोकि रियायत करार के अनुसार एमजीटी स्तर है, मात्राओं के प्रहस्तन का निर्णय लेता है। अब अपनाया गया अंतरिम दृष्टिकोण उसके प्रतिलाम में सुधार करने के लिए यातायात के उच्चतर स्तर का प्रहस्तन करने के लिए प्रचालक को प्रोत्साहन प्रदान करता है। भले ही यदि प्रचालक निम्नतर मात्रा स्तर पर प्रचालन का निर्णय करता है, उपयोक्ताओं का हित सुरक्षित किया जाएगा क्योंकि प्रशुल्क परिकलन केवल मानक क्षमता स्तर पर यातायात और लागत की स्वीकार करेगा।

(घ). (क). 22 जुलाई, 2006 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 10(xii) में यथा प्रतिवेदित, स्वीकार्य लागत से अधिक रु0 473.42 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष और अनुमत प्रतिलाम वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के लिए परिमाण निर्धारित किया गया था। इस समायोजन के प्रभाव को सुगम बनाने के लिए, अधिशेष 5 वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया था। तदनुसार, रु0 142.02 करोड़ की राशि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों में समायोजित की गई थी। इसने समायोजित किए जाने के लिए रु0 94.88 करोड़ की राशि छोड़ी है।

(घ). एनएसआईसीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में उपर्युक्त समायोजन नहीं दिया गया था क्योंकि एनएसआईसीटी ने मुख्यतः दावा किया था कि न तो बोली लगाने के समय यह शर्त थीं और न ही पूर्ववर्ती प्रशुल्क दिशा—निर्देशों में ऐसा समायोजन किए जाने के लिए कोई उपर्युक्त शाफिल किया गया था। इसने फिर से टिप्पणी की है कि ऐसा समायोजन किसी प्रचालक द्वारा परिसंपत्तियों के बहुतर उपयोग के लिए होतोत्साहन था। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रशुल्क दिशा—निर्देशों का खंड 2.13 प्रशुल्क में संशोधन किए जाने के समय शीत ऑफ किए जाने वाले अनुमान निम्नताओं के कारण प्रोदृग्मत लाभ के 50 प्रतिशत की अपेक्षा करता है। वर्ष 2000 के प्रशुल्क आदेश में अधिरोपित शर्त सम्पूर्ण (अदेय) लाभ को समायोजित किए जाने की अपेक्षा करती है। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2000

के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित शर्त को दूनीती नहीं दी है, जिसने प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 की अधिकृतना तक एनएसआईसीटी के मामले का मार्गदर्शन किया था। एनएसआईसीटी को अधिशेष का 50 प्रतिशत धारण करने की अनुमति दी गई थी जैसे ये दिशा-निर्देश मात्रा सृजित करने में प्रचालक के प्रयासों को भान्धता देते हैं। इसलिए, ऐसे समायोजन को 5 वर्षों में बांटने के निर्णय के साथ अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन किया गया था। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण को मौजूदा प्रशुल्क चक्र में शेष भान्धता योग्य अधिशेष को समायोजन पर विचार नहीं करने के एनएसआईसीटी के तर्क में कोई दम नज़र नहीं आया। चूंकि वर्तमान कार्यवाही अंतरिम उपाय के रूप में एक चक्र की अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2005 से पहले की अवधि से संबंधित ₹ 0.94.63 करोड़ के कुल शेष असमायोजित अधिशेष में से समायोजन के लिए ₹ 0.47.34 करोड़ की प्रथम किस्त पर विचार किया गया है।

(ग). 22 जुलाई, 2006 और 7 मार्च, 2006 के अपनी ओर से प्रशुल्क आदेशों ने वर्ष 2005-08 से 2007-08 की प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए अनुमानित अधिशेष स्थिति द्वारा दृष्टित स्तर पर उस समय प्रदत्त प्रशुल्क को कम नहीं किया था। पैरा 10 (xvi) में कथा प्रतिवेदित, अतिरिक्त अधिशेष (स्वीकार्य लागत और प्रतिलाम से छंपर) प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर मूल्यांकन किया जाएगा और अगले चक्र (अर्थात् वर्ष 2008 से शुरू होने वाले) के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में सेट ऑफ किया जाएगा। एनएसआईसीटी ने अब इस समायोजन पर स्पष्ट रूप से कोई आपत्ति नहीं उठाई है क्योंकि इसके द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण ऐसे अधिशेष को दक्षता लाभ के रूप में मानते हैं।

पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उल्लिखित प्रस्तावित समीक्षा, यदि यह संशोधित दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप है, तब ऐसा दृष्टिकोण यादी रूप से लागू किया जाएगा। संशोधित दृष्टिकोण को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करना संभव नहीं है।

यहां यह चलेख करना ग्रासणिक है कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 अवधि के लिए निर्धारित अधिशेष किसी अनुभानन शुटि अथवा एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित मात्रा वृद्धि के कारण नहीं आया है, परंतु यह इस प्राधिकरण के इस निर्णय के संदर्भ में आया है कि पूर्ववर्ती चक्र के लिए प्रशुल्क कटौती संशोधित की जाए और शेष अधिशेष आगले चक्र में समायोजित किया जाए। इसलिए, अपनी ओर से आदेश में सुविचारित यातायात स्तर के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित प्रासंगिक अवधि के लिए स्वीकार्य मर्दों की वास्तविकताओं के अधार पर अधिशेष निर्धारित किया जाना चाहिए। तदनुसार, मार्च 2008 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा में वर्ष 2006-08 से 2007-08 के लिए यातायात अनुभान होते हुए, 1232470 टीईयू प्रतिवर्ष के यातायात स्तर तक अधिशेष पर विचार करते हुए पूर्व अधिशेष परिमाणित किया गया है।

चूंकि वर्ष 2005-06 से 2007-08 अवधि के वास्तविक यातायात और अनुभानित यातायात में अन्तर 13.67 प्रतिशत है जोकि 20 प्रतिशत से कम है, इसलिए अतिरिक्त यातायात के कारण अधिशेष संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार वर्ष 2005 के बाद की अवधि के लिए पूर्व अधिशेष के निर्धारण के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

स्वीकार्य लागतों के पश्चात निवल अधिशेष और अप्रैल 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए प्रतिलाम 1232470 टीईयू प्रतिवर्ष के यातायात स्तर के लिए ₹ 0.217.36 करोड़ पर निर्धारित किया गया है। अप्रैल, 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लागत विवरण की प्रतिलिपि अनुबंध-I रूप में संलग्न की गई है।

(घ). अभी तक जहां पूर्व अधिशेष के समायोजन का संबंध है, यह प्राधिकरण अपने पूर्ववर्ती निर्णयों से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा और अपनाया जाने वाला अंतरिम दृष्टिकोण पूर्वव्यापी प्रभाव से विस्तारित नहीं किया जाएगा। एक ही बार में सभी अधिशेष समायोजित करना एक चक्र में प्रशुल्क को अप्रकृतिक रूप से नीचे लाना हो सकता है और अगली अवधि में भारी वृद्धि का कारण होगा। यह प्राधिकरण प्रशुल्क स्तर में ऐसे बड़े उत्तर-चढ़ावों से बद्धना चाहता है। इसके अलावा, यह जरूरी नहीं है कि अगले 2 से 3 वर्षों की अवधि में केवल टर्मिनल के उपयोक्ताओं को पूर्व अधिशेष के समायोजन का लाभ दिया जाए। घाटे, यदि कोई हो, के समान समायोजन के मामले में, एकदम बाद वाले उपयोक्ता को लाभ नहीं मिलेगा। इसके अलावा, एनएसआईसीटी से संबंधित वर्ष 2005 के पूर्ववर्ती आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा पूर्व अधिशेष को 5 वर्षों की लम्बी अवधि में बांटने का निर्णय लिया गया था। यह भी उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी ने माननीय गवर्नर उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल अपनी रिट याचिका वापस लेते समय प्रार्थना की थी कि वे जेनपीटी को भूगतान की जाने वाली रायल्टी के पास-शू की स्वीकार्यता के लिए विचार हेतु भ्रातालय का रुख करेगा। मौजूदा दिशा-निर्देश से इतर सरकार द्वारा

किसी निर्णय का उक्ता अवधि के लिए परियोजित अधिसेच स्थिति पर कुछ प्रभाव पड़ेगा। आइ इस प्राधिकरण को वर्ष 2005 से पहले की अवधि के अधिशेष का पूरी तरह से समायोजन करने के पश्चात ही अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2006 अवधि से संबंधित अधिशेष समायोजित किया जाना चाहिए लभता है।

(b). चूंकि यह समीक्षा एक वर्ष की अंतरिम अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित ₹ 94.66 करोड़ के अधिशेष की पहली किस्त रुपये ₹ 47.34 करोड़ अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 के दौरान समायोजित किया गया है। वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित ₹ 47.34 करोड़ के असमायोजित अधिशेष को सेवा में ले ते हुए, ₹ 204.70 करोड़ का कुल पूर्ण अधिशेष एनएसआईसीटी के पास उपलब्ध होगा जिसपर एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में समायोजन के लिए सुविचारित किया जाएगा।

(vii). क्षमता पर आधारित अंतरिम दृष्टिकोण मौजूदा टर्मिनल के प्रशुल्क संशोधन पर निर्णय लेने के लिए पहली बार अपनाया गया है और एनएसआईसीटी के प्रशुल्क प्रस्ताव का स्टेंडर्डलोन आधार पर एक वर्ष की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क पर निर्णय लेने के लिए विश्लेषण किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश उत्तिष्ठित कारणों से इस बाबले में पूरी तरह से सागू नहीं किए जाए हैं और केवल सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित शून्य अंगीकृत किया गया है। इसके अलावा, उक्त दिशा-निर्देशों के कुछ प्रमुख बिन्दु व्यवहार की संयुक्ताता जाचरों के मददेनजर रखे गए हैं। हालांकि मानक क्षमता के लिए प्रासंगिक परिसंपत्तियों का सकल मूल्य द्वारा स्वयंस्व आवश्यकताओं के परिकलन में सुविचारित किया गया है, परन्तु शयल्टी के समायोजन में वास्तविक प्रतिलिपि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निवल परिसंपत्तियों पर आधारित है। शयल्टी नियोजित निवल पूरी पर 16 प्रतिलिपि प्राप्त करने के लिए अपेक्षित सीमा तक स्वीकार की गई है। यह अंतरिम दृष्टिकोण संशोधित दृष्टिकोण पर इस प्राधिकरण का अन्तिर नज़रिया नहीं माना जाना चाहिए। जैसाकि एहले उल्लेख किया गया है, दिशा-निर्देशों की की जाने वाली समीक्षा मिन्ह दृष्टिकोण का परिणाम हो सकती है जोकि सभी टर्मिनलों के लिए समान रूप से अनुसरित किया जाएगा।

(viii). भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा फरवरी, 2008 में महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्राप्त प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति निर्धारित करते हैं। कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। उसमें निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए और एनएसआईसीटी द्वारा प्रशालित टर्मिनल की घाट लम्बाई पर विचार करते हुए घाट क्षमता 11,96,740 टीईयू परिगणित होती है। इसी प्रकार, यार्ड क्षमता 23,11,292 टीईयू परिगणित होती है। चूंकि घाट क्षमता यार्ड क्षमता की अपेक्षा निम्नतर है, इसलिए 11,96,740 टीईयू की घाट क्षमता का मूल्य एनएसआईसीटी द्वारा प्रशालित टर्मिनल की मानक क्षमता रुप में सुविचारित किया गया है।

(ix). (क). सर्वोत्तम क्षमता अंजित करने के लिए, वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश पूँजी परिसंपत्तियों का मानक स्तर विनिर्दिष्ट करते हैं। एनएसआईसीटी द्वारा वास्तव में विनियुक्त घाट गैन्ट्री लेने, रेल मार्टिल गैन्ट्री लेने, रबड टायर गैन्ट्री लेने, आदि की संख्या यातायात की भानक क्षमता का प्रहस्तान करने के लिए अपेक्षित उपस्कर्त के मानक स्तर की अपेक्षा उच्चतर होनी पाई गई है।

चूंकि यातायात केवल मानक क्षमता स्तर सीमा तक भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए अंतरिम दृष्टिकोण में भुविचारित किया गया है, इसलिए ऐसे क्षमता स्तर के तदनुसारी पूँजी लागत केवल स्वीकार की जा सकती है। 31 दिसम्बर, 2007 को समाप्त हुए वर्ष के लिए एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड ₹ 97193 लाख है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित कंटेनर प्रहस्तान परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड समायोजित किया गया है और एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए उपस्कर्त-वार लागत व्यारों पर आधारित उपस्कर के मानक ₹ 11,22 के लिए सुविचारित किया गया है। सभी आन्य मद्दों के लिए, वर्ष 2007 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड सुविचारित किए गए हैं क्योंकि वे मानक स्तरों के भीतर हैं। वर्ष 2008 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित निवल संवर्धनों की गणना की गई है। तदनुसार, इस कार्यवाही में विद्यारथीन मानक क्षमता के लिए प्रासंगिक 1 जनवरी, 2009 को परिसंपत्तियों का कुल सकल मूल्य ₹ 83884 लाख है।

(x). वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुबंध-1 (कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रासंगिक) का खंड 4 कंटेनर प्रहस्तान उपस्करों का मानक स्तर और प्रहस्तान उपस्कर की प्रत्येक इकाई के लिए प्रोत्साहन दर निर्धारित करता है। निर्धारित उपस्करों के मानक स्तर के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में दी गई

कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की प्रति इकाई दर पर आधारित कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की लागत अनुमानित की गई थी।

एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वर्ष 2007 के अंत में सकल सिविल लागत को लेखा में लिया गया है क्योंकि वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि यत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर सिविल लागत को स्वीकार किया जाए।

आईटी प्रणाली लागत और अन्य पूँजी लागत निर्धारित प्रतिशत अर्थात् सिविल और उपस्कर लागत की राशि का इन्डेक्स: 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत लागू करते हुए, दिशा-निर्देशों के अनुसार, परिणामित किया गया है। तदनुसार, दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार और दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट उपस्कर की इकाई लागत अंगीकृत करते हुए पूँजी लागत की संशि रु० 85108 लाख होता है। यह ग्राहिकरण वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार भानक पूँजी लागत पर पूरी तरह से प्रदृढ़ नहीं है क्योंकि ऐसा दृष्टिकोण किसी प्रचालक को परिसंपत्तियों की पुर्वस्थापन लागत का अनैन्यन्त्रित लाभ दे सकता है।

(ग). यह श्री देखा जा सकता है कि 1.19 मिलियन दीईयू की भानक क्षमता अर्जित करने के लिए प्रासंगिक उपस्कर लागत में संशोधन के बाद एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के अनुसार परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर पूँजी लागत अनुमान के भीतर है। ऐसी स्थिति में, यातायात की भानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित विश्लेषण में सकल मूल्य और एनएसआईसीटी के लेखा बहियों से अलग उनके मूल्य इस विश्लेषण में सुधियारित किए गए हैं।

(x). परिसंपत्तियों के सकल मूल्य रु० 83864 लाख पर 16 प्रतिशत की दर से परिकलित रु० 13418 लाख का प्रतिलाम स्वीकार्य है।

(xi). एनएसआईसीटी द्वारा भेजा गया प्रचालन व्ययों का अनुमान 1.1 मिलियन दीईयू के यत्तायात के लिए है। अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए लागत विवरण तैयार करते समय, प्रचालन व्यय जोकि प्रकृति में परिवर्ती है, भानक क्षमता के अनुपात में संशोधित किए गए हैं। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि प्रचालक प्रहस्तत यातायात की भान्ना के होने के बावजूद निर्धारित लागतें रखी करेगा, प्रचालन व्यय, जोकि प्रकृति में निर्धारित है, एनएसआईसीटी द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है परन्तु अनुवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट अधिकतम स्वीकार्य स्तर पर लागत में वार्षिक वृद्धि सीमित करते हुए।

(xii). एनएसआईसीटी ने प्रचालन व्यय के विभिन्न प्रकारों के अनुमान के लिए विभिन्न वृद्धि कारकों पर विचार किया है। लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार विनियमित किया जाता है जोकि अपेक्षा करता है कि व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक के भीजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत के उत्तर-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वित्तीय वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित औसत मुद्रासंरक्षित दर के आधार पर, 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2008-09 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लागत विवरण में व्यय पूर्वानुमानों के अनुमान के तिरं अंगीकृत किया गया है। तदनुसार, एनएसआईसीटी के व्यय पूर्वानुमान 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं। वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए अनुमानित प्रचालन व्ययों को नींधे विश्लेषित किया गया है।

#### (क). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेवर

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 में कर्मचारियों की वास्तविक संख्या के आधार पर 483 कर्मचारियों के लिए यह व्यय अनुमानित किया है।

यह व्यय अनुमानित करते समय, एनएसआईसीटी ने लंबित मजदूरी निपटान के लेखा पर वर्ष 2007 की तुलना में प्रति कर्मचारी औसत लागत में लगभग 9 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, मजदूरी निपटान के लेखा पर एनएसआईसीटी द्वारा पूर्वानुमानित प्रोत्साहनीय रोकड़ प्रदान को लेखा में नहीं लिया गया है क्योंकि मजदूरी वृद्धि की भान्ना अभी तक मालूम नहीं है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए अनुमान तत्संबंधी प्रियले राष्ट्र के लिए तदनुकूलीय आंकड़े में 4.6 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किया गया है।

## (ज). अनुसंधान सेवा

एनएसआईसीटी ने रु0 5.04 लाख प्रति कर्मचारी की औसत लागत पर 109 कर्मचारियों के लिए वर्ष 2007 की यह लागत प्रतिवेदित की है। वर्ष 2008 से 2009 के लिए, एनएसआईसीटी ने इस आधार पर 113 कर्मचारियों के लिए यह व्यव अनुकानित किया है कि वर्ष 2007 के दौरान उच्चतर कर्मचारी टर्नओवर के कारण उच्चतर कैलन पर नया स्टाफ भर्ती किया जाएगा।

वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी के अनुस्थान सेवा लागत अनुमान उत्सुखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि कारण लागू करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किए गए हैं।

## (ग). उपस्कर बालन लाभ

## (1). विजली लाभ

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के लिए 10.91 इकाईयों प्रति टीईयू का विजली उपभोग प्रतिवेदित किया है और इस आधार पर वर्ष 2008 में लगभग 8 प्रतिशत तक और वर्ष 2009 के दौरान 5 प्रतिशत तक प्रति टीईयू विजली उपभोग की भाजा में वृद्धि की है कि वर्ष 2005 से 2007 के लिए औसत विजली उपभोग 12 इकाईयों प्रति टीईयू था। चूंकि वर्ष 2006 से 2007 के लिए वास्तविक औसत विजली उपभोग इकाईयों प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया गया है, इसलिए वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान 12 इकाईयों प्रति टीईयू पर आधारित हैं।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए हाल ही के विजली बिल की प्रतिलिपि में यथा निर्दिष्ट रु0 5.58 प्रति इकाई की दर वर्ष 2008 के लिए सुधिक्षित की गई है। विजली की इकाई लागत में वर्ष 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा सुधिक्षित लगभग 7 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2008 की इकाई दर अधार कर्प में दोहे हुए संशोधित होनी गई है।

## (2). ईंधन लाभ

वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वाय सुधिक्षित 2.19 लिटर प्रति टीईयू का ईंधन उपभोग वर्ष 2007 के दौरान वास्तविक उपभोग पर आधारित प्रतीत होता है। अतः अनुमानित ईंधन उपभोग स्थीकार किया गया गया है।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए रु0 38.56 लाख प्रति लिटर की डीजल लागत पर विधार किया है। यह दर रु0 38.83 प्रति लिटर की प्रवृत्तित डीजल दर दर्शाने के लिए अनुमानित की गई है, जोकि वर्ष 2008 के लिए ईंधन लाभ पर पहुंचने के लिए सुधिक्षित किया गया है। वर्ष 2009 के लिए अनुमान उपयुक्त वृद्धि कारण लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

## (3). भरमता और अनुसंधान

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2009 के लिए भरमता और अनुसंधान लाभ के रूप में क्रमशः रु0 388.99 लाख और रु0 1026.95 लाख की राशि पर विधार किया है। यदि वर्ष 2008 के पीछीपी दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित भरमता और अनुसंधान लागत पर पहुंचने के लिए प्रतिमानक सिविल परिसंपत्तियों के सकल भूत्य के 1 प्रतिशत और उपस्कर्णों के सकल भूत्य के 2 प्रतिशत पर विधार किया गया है, एनएसआईसीटी के अनुमान प्रतिमानकों के भीतर पाए गए हैं और इसलिए स्थीकार किए गए हैं।

## (4). उपस्कर किसाय प्रभार

एनएसआईसीटी द्वारा यथा उत्सुखित, किराया प्रभार अंतर टर्मिनल बाहनों (आईटीयी) और ट्रेलरों के लेखा पर है। एनएसआईसीटी ने निजी पक्षों के साथ किए गए करारों की प्रतिलिपियां भेजी हैं। हालांकि सहमत दरें वर्ष 2008 तक वैध हैं, परंतु क्रार ईंधन की कीमत में उत्तर-धनाप के लिए लेखा में दर की स्थिरता के लिए कहता है।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए उपस्कर किशाया प्रभार के अनुमान के समय ₹ 256/- प्रति टीईयू की दर पर विधार किया है। यह प्राधिकरण हस रिपोर्ट में नहीं है कि वह एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजों के संदर्भ में हस दर का सत्यापन कर सके क्योंकि करार प्रतिलिपि में उल्लिखित आईटीवी के लिए दरें भिन्न-भिन्न हैं और आईटीवी के साथ प्रहसित टीईयू की मात्रा पर आक्रित है।

एनएसआईसीटी द्वारा अपने अनुमानों में सुविचारित प्रति टीईयू दर पर 11,95,740 टीईयू के लिए उपस्कर किशाया प्रभार का अनुमान लगाने के लिए विश्वास किया गया है। वर्ष 2008 के लिए सुविचारित दर प्रति टीईयू वर्ष 2009 के लिए उपयुक्त बढ़ाई गई है।

(क). अन्य व्यय

वर्ष 2007 में ₹ 968.26 के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए, लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानों को संशोधित किया गया है।

(द). तकनीकी सेवा शुल्क

वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विशेष परिस्थितियों के अधीन लागत की स्वीकार्य मद के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान की अनुमति देते हैं। प्रशुल्क प्रयोजन के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में निजी प्रचालक द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क की अनुमति के लिए आयकर अधिनियम, 1961 के प्रासारीक उपबंध के अनुसार “आपसं लैंथ रिलेशनशिप” की यार्डस्टिक लागू करते हुए इसकी उपयुक्तता स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी सभी से, यह देखा गया है कि संबंध आयकर प्राधिकारी ने वित्तीय वर्ष 2001-02 के लिए अपने निर्धारण में इस व्यय को अस्वीकार नहीं किया है। पिछले वर्ष में एनएसआईसीटी द्वारा सहयोगी उद्यमों को तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के संबंध में आयकर प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्धारण पर विशदास करते हुए, यह माना जा सकता है कि ऐसा मुगतान अनुवर्ती वर्षों 2006 से 2010 के लिए भी समान रूप से माना जाएगा। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के दौरान उसके द्वारा भुगतान किए गए लगभग ₹ 326.96 लाख के वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क को वर्ष 2008 से 2010 के लिए इस संबंध में अनुमानित राशि के रूप में सुविचारित किया है। एनएसआईसीटी के अनुमानों को स्वीकार किया गया है। तथापि, एनएसआईसीटी को अपने आगे प्रशुल्क के दौरान सत्यापन के लिए वित्तीय वर्ष 2002-03 के आगे के लिए आयकर प्राधिकारियों द्वारा तकनीकी सेवा शुल्क की स्वीकार्यता के समर्थन निर्वाचन प्रक्रियापत्र प्रस्तुत करने होंगे।

(ए). मूल्यहास

एनएसआईसीटी ने कम्पनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास उपलब्ध कराया है। एनएसआईसीटी द्वारा निर्देश किए गए उपस्कर पर मूल्यहास दर अंगीकृत करते हुए मूल्यहास घूंजी आधार पर परिकलित किया गया है।

(ज). उपरिव्यय

(1). ग्रन्थालय और प्रशासन उपरिव्यय

व्यय की यह मद मुख्यतः प्रबंधन स्टाफ का वेतन है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए, एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 में प्रतिवेदित 34 के विपरीत 36 कर्मचारियों की संख्या पर विधार किया है। अतिरिक्त कार्मिक की भर्ती एक ग्रन्थालय निर्णय है और इसलिए वह प्राधिकरण वर्ष 2008 और 2009 में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि स्वीकार करता है।

लागू स्तर पर वृद्धि कारक लागू करते हुए एनएसआईसीटी के अनुमान आंशिक रूप से संशोधित किए गए हैं।

## (2). सामान्य संपर्कव्यय

वर्ष 2007 के लिए वास्तविकताओं को आधार रूप में लेते हुए लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

## (3). प्रारंभिक व्यय

एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को ₹0 720 करोड़ का अपक्रंत अनुमान 30 वर्षों की लाइसेंस अवधि में एकलानन रूप से प्रभागित किया गया है ₹0 24 लाख का वार्षिकीकृत मूल्य इस विश्लेषण में लागत की मद्दत के रूप में स्वीकार किया गया है।

## (4). बन्ध

एनएसआईसीटी ने बताया है कि वर्ष 2007 के वास्तविकताओं से वर्ष 2008 में इस व्यय में 15 प्रतिशत वृद्धि वर्ष 2008 की प्रथम तिमाही में ₹0 70 लाख की राशि से टर्मिनलों का प्रचालन करने वाले साफ्टवेयर को उन्नत बनाए जाने के कारण है। एनएसआईसीटी ने अपने दावे को प्रभागित करने के लिए दस्तावेज़ी साक्ष्य भेजा है। व्यय के इस शीर्ष के अधीन वृद्धि के लिए औपचार्य स्वीकार किया गया है। अनुदर्ती वर्षों के लिए, एनएसआईसीटी के अनुमान वर्ष 2008 को आधार रूप में लेते हुए 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(xiii). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2008 और 2009 के लिए अनुमानित कुल व्यय क्रमशः ₹0 15321 लाख और ₹0 16223 लाख परिणामित होता है। चूंकि यह आदेश एक वर्ष की अंतरिम अवधि के लिए है, इसलिए अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 के लिए जर्वांतम क्षमता स्तर ₹0 15988 लाख परिणामित होता है।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अनुमानों की उपर्युक्तता वर्ष 2008 के दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिशतों के आधार पर प्रचालन लागत के संदर्भ में जॉचा गया है। इस प्रयोजन के लिए, विजली और ईधन लागत वर्ष 2008 के दिशा—निर्देशों में निर्धारित उपलोग प्रतिमानकों के आधार पर और पूर्ववर्ती विश्लेषण में स्पष्ट की गई विजली और इधन की प्रवर्तित इकाई दर अंगीकृत करते हुए अनुमानित की गई है। परिसंपत्तियों के मानक मूल्य पर मूल्यांकन क्रमनीज अधिनियम में निर्धारित दरों पर परिवर्तित किया गया है। मरम्मत और अनुसंधान लागत, बीमा लागत और अन्य व्ययों के अनुमान दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए गए हैं। दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए कुल प्रचालन लागत ₹0 18514 लाख परिणामित होती है।

चूंकि पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2009 अवधि के लिए ₹0 15988 लाख पर अनुमानित क्षमता के मानक स्तर के लिए प्रचालन लागत प्रतिमानकों के अनुसार प्रचालन लागत के भीतर है, इसलिए मानक सायर्स आवश्यकता पर यहूंपरे के लिए इस विश्लेषण में ₹0 16998 लाख की प्राचालन लागत पर विद्यार किया गया है।

(xiv). ₹0 13898 लाख की कुल प्रचालन लागत और सकल झचल परिसंपत्तियों पर ₹0 13418 लाख का प्रतिलाप वर्ष 2008 के लिए वार्षिक राजस्व वायव्यकरण बनाता है। इस प्रकार, वर्ष 2008 के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, विना रायल्टी घटक को, ₹0 29418 लाख होती है।

(xv). वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा—निर्देशों द्वारा अंगीकृत मानक वृद्धिक्रोश राजस्व हिस्से/रायल्टी को लागत की मद्दत के रूप में स्वीकार नहीं करता है। तथापि, वर्ष 2006 के प्रशुल्क दिशा—निर्देशों में जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के मामले में रॉयल्टी का हिस्सा पास—थू रूप में स्वीकृत किए जाने के लिए विशिष्ट नियम है। अंतरिम अवधि के लिए पास—थू रूप में रायल्टी की मात्रा के निर्वाचन पर नीचे वर्षों की गई है:

(xvi). पास—थू रूप में स्वीकृत की जाने वाली रायल्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए सुविचारित मानक क्षमता स्थिति के होने के बावजूद

एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति देखी जाए। एनएसआईसीटी ने पूर्वकाल में 14,71,723 टीईयू का यातायात अर्जित किया है। यदि यह यातायात स्तर अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए बनाए रखा जाना मान जाता है तो एनएसआईसीटी द्वारा जेएसपीटी को देय कुल रायल्टी रु 24361 लाख है।

- (ख). 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए राजस्व आवश्यकता यहले स्पष्ट की गई थाकूक मानता है लिए राजस्व आवश्यकता के आधार पर अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए रु 36208 लाख होती है।
- (ग). वर्ष 2007 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश के अनुसार वार्षिक वृद्धि कारंज लागू करते हुए 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात के लिए कुल अनुमानित व्यय (रायल्टी भुगतान अतिरिक्त) अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए रु 17604 लाख होती है।
- (घ). वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा यथा अनुमानित निवल परिसंपत्तियां 1.47 मिलियन टीईयू के सम्पूर्ण यातायात के लिए वास्तविक लागत स्थिति के निर्धारण के लिए सुविचारित की गई हैं।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2009 के लिए नकारात्मक कार्य पूँजी निर्धारित की है। नियोजित पूँजी पर पहुंचने के लिए एनएसआईसीटी द्वारा नकारात्मक कार्य पूँजी निवल अंचल परिसंपत्तियों से समायोजित किया गया है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार कार्यगत पूँजी निर्धारित की गई है। ऐसी निर्धारित की गई कार्यगत पूँजी वर्ष 2008 के लिए रु 89.10 लाख और वर्ष 2009 के लिए रु 478.41 लाख है जोकि नियोजित पूँजी पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, नियोजित पूँजी वर्ष 2008 और 2009 के लिए क्रमशः रु 57012 लाख और रु 53112 लाख परिणित होती है।

संशोधित नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ स्वीकार्य है और अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए सुविचारित किया गया है।

वास्तविक लागत स्थिति का निर्धारण करते समय भी यह देखा जा सकता है, इस तथ्य के आवज्ञा अंचल परिसंपत्तियों के निवल प्रधंड पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है कि सकल परिसंपत्ति पर प्रतिलाभ मानक क्षमता के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए सुविचारित किया गया था।

- (इ.). 1.47 मिलियन टीईयू के वास्तविक यातायात के लिए रु 36206 लाख की राजस्व आवश्यकता और रु 17604 लाख के कुल व्यय और नियोजित पूँजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करते हुए, अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2009 अवधि के लिए प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष रु 9948 लाख है।
- (ख.). 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए एनएसआईसीटी द्वारा जेएसपीटी को देय रायल्टी रु 24,361 लाख परिणित होती है। रु 9948 लाख का निवल अधिशेष रु 24,361 लाख के रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए एक स्रोत है।
- (ग.). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2005 से यहले की अवधि के लिए पूर्ववर्ती अधिशेष की एक किरत रु 9468 लाख से समायोजित की जानी है। धूके अंतरिक्ष दृष्टिकोण एक वर्ष के लिए प्रशुल्क परिकल्पित करता है, इसलिए एनएसआईसीटी इस स्थिति में है कि वह रु 4734 लाख की प्रथम किरत से संतुष्ट रायल्टी भुगतान को पूरा करे जोकि मौजूदा प्रशुल्क घक के प्रथम वर्ष में अन्यथा सैट-ऑफ किया जाएगा। उस मामते में, रु 4734 लाख के समायोजन के बाद भी शामिल नहीं किए गए रायल्टी भुगतान को 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए रु 9879 लाख पर देखा जा सकता है। मानक क्षमता स्तर के लिए तदनुसारी कवर नहीं की गई रायल्टी रु 7884 लाख परिणित होती है जोकि मानक यातायात के लिए वास्तविक रायल्टी का 39.73 प्रतिशत है। यदि इस व्यय को पास-थू रूप में स्वीकार नहीं किया जाता है, प्रवालक निवल परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ अर्जित नहीं कर सकता है जोकि उसे एक नुकसान होगा। इसलिए, इस नुकसान से बचाने के लिए, रायल्टी का पास-थू 39.73 प्रतिशत की सीमा तक पर्याप्त है।

(xvi). 38.73 प्रतिशत का रायल्टी भुगतान पास-थू के रूप में प्रदान करने के पावात लक्षित राजस्व आवश्यकता के 37280 लाख परिणित होती है। एनएसआईसीटी द्वारा वर्ष 2007 के अपने वार्षिक लेखों में एनएसआईसीटी प्रतिवेदित वास्तविक कंटेनर संबोधित राजस्व 1.47 मिलियन टीईयू के वास्तविक यातायात के लिए ₹ 41592 लाख है। 1.19 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए यथानुपात आधार पर राजस्व निर्धारित करने के लिए वास्तविक राजस्व सुविचारित किया गया है। यह ₹ 33793 लाख परिणित होता है। इसलिए, मौजूदा प्रशुल्क स्तर और लक्षित राजस्व आवश्यकता पर राजस्व के बीच अन्तर अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए ₹ 3438 लाख अनुमानित की गई है। ऐसी स्थिति में, ₹ 3438 लाख के राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए नौजूदा प्रशुल्क में 10.30 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है। अतः यह प्राविकरण एनएसआईसीटी द्वारा माँग की गई 48 प्रतिशत की वृद्धि के विपरीत मौजूदा प्रशुल्क में 10.3 प्रतिशत तक वृद्धि करने का निर्णय करता है। परिणामांकों का पूरा सेट अनुमंड-II रूप में संलग्न किया गया है।

(xvii). 'एनएसआईसीटीपीएल' के लिए प्रस्तावित परिभाषा में एनएसआईसीटी के उत्तराधिकारी और सौंपना शामिल हैं। एनएसआईसीटी के लिए प्रस्तावित परिभाषा लाइसेंस करार में शामिल लिए गए 'लाइसेंसदाती' की परिभाषा दर्शाते हुए 'उत्तराधिकारी और अनुमत सौंपना' शामिल करने के लिए थोड़ी संशोधित की गई है।

(xviii). सूककर्ता पक्ष पर कार्रवाई की कार्यवाही जानने के लिए, एनएसआईसीटी ने भुगतान के समय और चूक के मामले में कार्रवाई की कार्यवाही के लिए उपर्युक्त प्रस्तावित किया है। महापत्तन न्याय अधिनियम, 1983 की धारा 68 में भुगतानों के समय के लिए उपर्युक्त पहले से शामिल है। महापत्तन न्याय अधिनियम की धारा 59 भी धारा 68 में दर्शा विनिर्दिष्ट निर्धारित प्रमाणों के भुगतान में उपर्योक्ताओं द्वारा चूक किए जाने के मामले में दरों के लिए पत्तन का पुनर्ग्रहणाधिकार दिया गया है। अतः इस संघर्ष में दरमान में पृथक उपर्युक्त की आवश्यकता नहीं है।

(xix). उपर्योक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों पर और एनएसआईसीटी द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक व्याज की दर संबोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के लड़ 2.18.2 के अनुसार एसबीआई के पीएसआर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। एनएसआईसीटी इस स्थिति से सहमत है और 14.26 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर दंडात्मक व्याज प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित दंडात्मक व्याज दर 13.75 प्रतिशत का प्रथमित पीएसआर दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।

(xx). एनएसआईसीटी/उपर्योक्ताओं द्वारा गैर-निष्पादन के लिए आस्तियों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित शर्त पर एनएसआईसीटी ने आवाति उठाई है। चूंकि प्रस्तावित शर्त एनएसआईसीटी को निष्पादन और आस्तियों के लिए मामला दर शामल आवार पर साविक शर्त निर्धारित करने की असार्वदर्शित विवेकाधिकार स्वीकृत करती है, इसलिए यह प्राविकरण प्रस्तावित शर्त को अनुरोदित करने की स्थिति नहीं है। चैनई कंटेनर टर्मिनल ट्रिमिटेड (सीसीटीएल) में प्रशुल्क की समीक्षा के संबंध में हाल ही में दिए गए निर्णय में, सीसीटीएल को अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुल्क माडल प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। इसी प्रकार, यदि एनएसआईसीटी अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुल्क माडल प्रस्तावित करता है, ऐसे प्रस्ताव पर विवार किया जाएगा।

(xxi). चूंकि एनएसआईसीटी द्वारा प्रहसित पोतों के लिए वर्थ किया गया प्रमार, लाइसेंस करार के अनुसार, जेएसपीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं, इसलिए एनएसआईसीटी से उस अवधि के लिए पोतों को वर्थ किया गया प्रमारों के समकक्ष छूट देने की की शर्त शामिल करने का अनुरोध किया गया था जब उसके टर्मिनल में हट आवारित सुविधाओं के निष्क्रिय/स्वरूप होने के कारण प्रबालन नहीं किए जा सकते और पोतों को निष्क्रिय रहना पड़ता है। यह पत्तन/प्रव्यालक पर आशेष उपर्युक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपर्योक्ता द्वारा भुगतान नहीं करने की आवश्यकता के लिए दिया गया है। हालांकि एनएसआईसीटी दरमान में इस उपर्युक्त को शामिल करने के लिए सहमत है, परंतु जैसाकि पिछले अनुच्छेदों में चर्चा की गई है प्रदाताक ने एनएसआईसीटी/उपर्योक्ताओं द्वारा गैर-निष्पादन के लिए आस्तियों की वसूली शामिल करने के लिए शर्त शामिल किए जाने पर जोर दिया है।

बर्थ किराया प्रभारों के समक्ष रियायत स्वीकृत करने की शर्त कई अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित की गई है। कुछ महापत्ताओं के दरमान में एक शर्त निर्धारित की गई है, जोकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के बाद संशोधन के लिए आई थी, जो यह प्रभावी करने के लिए है कि पत्तन पर आरोप्य कारणों से पोतों के निक्षिय रहने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

इसका कोई कारण नहीं है कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मामले में निर्धारित यह उपबंध एनएसआईसीटी पर लागू नहीं किया जा सकता विशेष रूप से जब यह उपबंध सरकार द्वारा जारी किए गए प्रशुल्क नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। टर्मिनल पर आरोप्य कारणों से पोतों के निक्षिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्दूम बर्थ किराये के समक्ष कूट देने की एनएसआईसीटी से अपेक्षा बाली एक उपयुक्त रूप एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल की गई है।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.16 में विनिर्दिष्ट सामान्य सिद्धांत कि एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त रूप से अधिक विलब के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे, प्रचालक द्वारा यथा सहमत, एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल किया गया है। एनएसआईसीटी हमारे सुझाव पर यह शर्त भी शामिल करने के लिए सहमत है कि उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय एनएसआईसीटी कंटेनर की सुपुर्दग्धी/स्थानांतरण करने की स्थिति में नहीं हो, जोकि दरमान में शामिल किया गया है।

(xxii). कंटेनर प्रहस्तन प्रभार दरमान के खंड 1 से 4 के अधीन निर्धारित किए गए हैं। उक्त वर्गों प्रशुल्क मर्दों में किसी में भी प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं की सूची नहीं दी गई है। प्रत्येक प्रशुल्क मद की गतिविधि को दर्शाना मात्र प्रत्येक प्रशुल्क मद के अधीन प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं के बारे में उपयोक्ताओं को जानने के लिए पर्याप्त नहीं होगा। एनएसआईसीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में दरमान के खंड 1 से 4 में दरों की वसूली के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं को अलग से सूचीबद्ध करे।

(xxiii). एनएसआईसीटी ने इन आधारों पर जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित मौजूदा दरों पर 58 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित किया है कि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन में अधिक समय लगता है, अधिक यार्ड स्थान की आवश्यकता होती है और विनियामकीय अपेक्षाओं का अनुपालन करने में समय लगता है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 5.7.3 जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम निर्धारित करता है। एनएसआईसीटी भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम के लिए सहमत है। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर भी दिशा-निर्देशों के अनुसार 25 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकार्य है।

(xxiv). तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार निर्धारित की गई हैं।

(xxv). एनएसआईसीटी ने इस आधार पर प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रभारों की वसूली हेतु 24 घंटे आधार पर लेवी की इकाई बनाए रखने के लिए अनुरोध किया था कि 24 घंटे आधार लेवी एक मौजूदा पद्धति है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 5.7.1.4 घंटे आधार पर वसूली की इकाई विनिर्दिष्ट करता है। आतः मौजूदा पद्धति को जारी रखने का एनएसआईसीटी का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जा सकता। एनएसआईसीटी पर प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए मौजूदा प्रभार, यदि 4 घंटों के लिए अनुपालन भरिकलित किया जाता है, 4.56 अमेरिकी डॉलर परिणित होगा जोकि जेएनपीटी (3.502 अमेरिकी डॉलर), जीटीआईपीएल (4.860 अमेरिकी डॉलर) और सीसीटीएल (3.220 अमेरिकी डॉलर) के दरमान में निर्धारित की गई दरों से तुलनीय है।

(xxvi). प्रचालक ने आईसीटी कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रथम सात दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि को इस आधार पर कंटेनरों की उत्तराइ फै 48 घंटों के भीतर उपयोक्ताओं द्वारा आईसीटी दस्तावेजों को जमा करने से जोड़ा है कि टर्मिनल पर द्वेषों की जिम्मेदारी उपयोक्ताओं की है। जब यह उपयुक्त हो सकता है कि प्रचालक को अपेक्षित दस्तावेज़ जमा करने के लिए उपयोक्ताओं हेतु समय सीमा

विनिर्दिष्ट की जाए, परंतु यह औचित्यपरक नहीं लगता है कि एनएसआईसीटी दस्तावेजों को जमा नहीं करने के लिए आईसीडी कंटेनरों हेतु किसी नियुक्त अवधि से इकार किया जाए। ऐसे मामलों में, सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित नियुक्त भवारण अवधि हांगू होगी। प्रस्तावित तार्त उपयुक्तता संशोधित की गई है।

(xxvii). एनएसआईसीटी ने साली 'नीलामी कंटेनर' पर भवारण प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न पर, एनएसआईसीटी ने यह कहते हुए प्रतिसाद दिया था कि प्रस्तावित टिप्पणी नीलामी अधीन कंटेनर के उस मामले में एक स्पष्टीकरण है जहां साली करना टर्मिनल पर किया जाता है और कंटेनर लदे हुए से खाली कंटेनर की स्थिति में बदल जाता है। यूके कंटेनरों के भवारण के लिए विशेष समय प्रभार साली कंटेनरों पर भी लागू होंगे, इसलिए साली 'नीलामी कंटेनर' पर भवारण प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित पृष्ठक टिप्पणी जल्दी नहीं है।

(xxviii). एनएसआईसीटी ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अधीक्षणा/गलत घोषणा के लिए 20' और 40' कंटेनरों के लिए मिन्न-मिन्न दरें प्रस्तावित की हैं। 40' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर का ढेर गुना है। चैन्सई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड ने प्रश्नुक्त निर्धारित संकेती मामले में, इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि अधीक्षणा/गलत-घोषणा के लिए प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए कंटेनर के आकार के संदर्भ में दर मिन्न रखने की जरूरत नहीं है, और 20' कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए एकसमान दरें निर्धारित की गई है। यदि कंटेनर की अधीक्षणा/गलत-घोषणा से कोई अतिरिक्त गतिविधि करनी पड़ती है, एनएसआईसीटी द्वारा यथा उल्लिखित, 40' कंटेनरों के लिए प्रस्तावित वृद्धि के अधिक्षय के लिए लागत ब्लॉक अपेक्षित हैं जोकि नहीं भेजे गए हैं। 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 40' कंटेनर के लिए भी लागू होगी।

(xxix). एक दरवाजा खोलना के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संदर्भ में, एमएनएसए ने मौजूदा पद्धति को जारी रखने का सुझाव दिया है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, एनएसआईसीटी ने पुष्टि की है कि यह इस सेवा के लिए प्रभार्य नहीं है व्यापक यह सेवा अभी तक शिपिंग लाइनों द्वारा प्रदान की जा रही है। सीसीटीएल और बीसीटीपीएल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमान में समान प्रश्नुक्त मद अनुमोदित की गई है। यूके यह सेवा सर्वात्मम है और केवल उपयोक्ताओं के अनुरोध पर एनएसआईसीटी द्वारा प्रदान की जाएगी, इसलिए इस 1000 प्रति कंटेनर की प्रस्तावित एकसमान दर अनुमोदित की गई है।

(xxx). टर्मिनल से रेल अधिक रेल से टर्मिनल कंटेनरों के संबलन संकेती सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में, एमएनएसए ने इस अध्यार पर इस प्रश्नुक्त मद की समाप्त करने का प्रस्ताव किया है कि ये प्रभार आईसीडी प्रभारों के अतिरिक्त शामिल किए गए हैं। एनएसआईसीटी द्वारा यथा पुष्ट, ये प्रभार देय हैं यदि टर्मिनल द्वारा अतिरिक्त संबलन किया जाता है। तथापि, प्रस्तावित प्रभार अंतर टर्मिनल रेल प्रहसन प्रचालन (आईटीआरएसओ) संकेती मौजूदा दर ₹0 400/- प्रति टीईयू के स्थान पर है, जैसाकि एनएसआईसीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है। इस प्राधिकरण ने आईटीआरएसओ संकेती अपने आदेश दिनांक 26 जून, 2007 द्वारा ₹0 400/- प्रति टीईयू की दर तदर्थ आधार पर अनुमोदित की थी। यह दर एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल की गई है और इस दर की विस्तारित वैधता 30 जिलम्बर 2008 तक है। यूके तदर्थ दर एनएसआईसीटी के दरमान में पहले से उपलब्ध है, इसलिए लंबित समीक्षा, आईसीडी कंटेनरों के अतिरिक्त संबलन के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित नहीं की गई हैं।

(xxxi). एनएसआईसीटी ने उपयोक्ता की चूक के कारण एनएसआईसीटी के टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की असित अविशेषित करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, एमएनएसए द्वारा उत्तर्व गई आपत्ति एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर वर्ध किए गए पोतों के अधिक समय तक रुकने के लिए दंडालक वर्ध कियाया प्रभारों की वसूली के लिए जेनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध के संदर्भ में है। जेनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध की अनुसार, दंडालक वर्ध कियाया प्रभारों से अतिरिक्त निर्धारित दरों पर प्रभार्य होंगे, यदि एक कंटेनर पोत प्रकालनों के पूरा होने के 2 घंटे से अधिक वर्ध अभिग्रहण करता है। एनएनएसए के चतों में, यह उसी गलती के लिए दोहरी आसित है, यदि एनएसआईसीटी भी अपने टर्मिनल पर पोत के अधिक समय तक रुकने पर प्रभार वसूल करता है।

यह स्वीकार करना होगा कि जब एक पोत वर्थ पर अधिक समय तक रुकता है यह न केवल प्रचालनों की समाप्ति के बाद वर्थ अभिग्रहण करता है अपितु एनएसआईसीटी की अन्तर्गत सुविधाएं भी बाधित होती हैं और एनएसआईसीटी का राजस्व अर्जन समय नष्ट होता है।

वैसे भी जेएनपीटी के दरमान में शामिल दंडात्मक वर्थ किराया पोत के अधिक समय तक रुकने के कारण जेएनपीटी के प्रचालनों पर पड़ने वाले दबाव की क्षतिपूर्ति है, जबकि एनएसआईसीटी का अपने टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए दंड अधिरोपित करने का प्रताव उसके राजस्व अर्जन समय के नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए है। इस रिपोर्ट के मद्देनज़र, दंड अधिरोपित करने के लिए एनएसआईसीटी का प्रत्याव दोहरी बसूली के लिए नहीं है।

हालांकि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच हुआ लाइसेंस करार पोत संदर्भित प्रभारों को बसूल करने के लिए एनएसआईसीटी को प्राधिकृत नहीं करता है, परंतु यह ध्यान में रखना होगा कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रत्यावित प्रभार उसके टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए दंड स्वरूप है।

25 संचलन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर, और 6 प्लाट क्रेनों पर विचार करते हुए और क्रेनों के उपयोग का 70 प्रतिशत लेखा में लेते हुए, यौसाकि मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए किया गया है, एनएसआईसीटी 105 टीईयू प्रति घंटा प्रहस्तन करने में असमर्थ रहने पर राजस्व अंशदान खो सकता है। यदि रु 500/- प्रति टीईयू की राशि तर्दर्थ आधार पर ऐसे राजस्व अंशदान के रूप में सुविधारित किया जाता है तो नुकसान लगभग रु 52,500/- प्रति घंटा होगा। चूंकि यह लेवी अवरोधक रूप में कार्य करने के लिए आस्ति के रूप में है। इसलिए रु 1,00,000/- प्रति घंटा की आस्ति, प्रचालनों के पूरा होने के 2 घंटों बाद वर्थ पर उपयोगका की बूक के कारण पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए निर्धारित की गई है।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विषय के आधार पर, यह प्राविकरण एनएसआईसीटी का दरमान अनुमोदित करता है जेकि अनुबंध-III रूप में संलग्न किया गया है।

14.2. सामान्यतः संशोधित प्रभार राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होते हैं, जब तक कि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2.8 में यथा विनिर्दिष्ट प्रशुल्क आदेश में भिन्न व्यवस्था विशेष रूप से उन्नितिहसित की जाती है। चूंकि अंतरिम आदेश में सुविधारित वित्तीय स्थिति में 1 अक्टूबर, 2008 से एक वर्ष की अवधि के लिए वित्तीय स्थिति को इस क्षमते में लिया गया है, इसलिए संशोधित प्रभार 1 अक्टूबर, 2008 से प्रभावी होंगे और 30 सितम्बर, 2009 तक वैध रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राविकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.3. इस क्षमते में निर्णय लेने में अपनाए गए दृष्टिकोण का सार मिन्नकत है:

- (i). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित टर्मिनल-वार लागत जमा दृष्टिकोण की लंबित समीक्षा, इस क्षमते में एक वर्ष की अवधि के लिए लागू एक अंतरिम आदेश पारित किया गया है।
- (ii). (क) पूर्व अधिशेष के समायोजन के संबंध में शीजूदा दिशा-निर्देश और पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में निर्णय लागू होगी।  
(ख) चूंकि अंतरिम आदेश एक वर्ष की अवधि के लिए है, इसलिए, वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संशोधित रु 94.68 करोड़ में से रु 47.34 करोड़ की पहली किसत क्षमायोजित की गई है।
- (ग) अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए पूर्व अधिशेष रु 217.36 करोड़ निर्धारित किया गया है। अप्रैल 2005 से पहले की अवधि से संशोधित अधिशेष का पूरी तरह से समायोजन करने के बाद भविष्य प्रशुल्क में इसे समायोजित किया जाएगा।
- (iii). मात्रा दक्षता को प्रोत्साहन देने के लिए मानक क्षमता अधारित प्रशुल्क दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है। मानक क्षमता का सार वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिया गया सूत्र लागू करते हुए निर्धारित किया गया है।
- (iv). यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों से विपर्यय उनके मूल्यों के साथ सुविधारित किया गया है। मूल्यहास मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकलित किया गया है और परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 16 प्रतिशत प्रतिलिपि वार्षिक राजस्व आवश्यकता के परिकलन में लेखा में लिया गया है।

(v). प्रचालन व्यायों का अनुमान मानक क्षमता के लिए सुविचारित किया गया है, जिसे वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रतिशतों के आधार पर उपयुक्तता की जांच के अधीन किया गया है।

(vi). कुल प्रचालन लागत गणित करने वाली वार्षिक राजस्व आवश्यकता और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम दिना रायल्टी घटक के निर्धारित किया गया है। यह देखा गया था कि राजस्व के इस स्तर पर प्रचालक को नियत परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिशत प्रतिलाम प्राप्त नहीं होगा।

(vii). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि प्रशुल्क परिकलन के लिए रायल्टी को लेखा में लिया जाए परन्तु अधिकतम अगले नियन्त्रण बोलीदाता द्वारा सम्मिलित राशि तक बहर्ते नुकसान की स्थिति हो। इसलिए, राजस्व आवश्यकता के नियांत्रण में सुविचारित मानक क्षमता आधारित स्थिति के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति देखी जानी चाहिए। रायल्टी पास-थू की मात्रा जोकि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रतिलाम प्रदर्शन करेगा, वियायत करने के अनुसार सभी लागत की पूर्ति करने और रायल्टी भुगतान के बाद नियांरित किया गया है। पूर्ण अविशेष की प्रथम किस्त सम्प्रयोजित करने के पश्चात, यह देखा गया था कि 39.73 प्रतिशत के स्तर पर पास-थू 69.6 प्रतिशत के अधिकतम स्थीकार्य स्तर के विपरीत पर्याप्त है।

(viii). स्थीकार्य रायल्टी व्यय के साथ संशोधित लक्षित राजस्व आवश्यकता की गणना की गई है और मौजूदा राजस्व से तुलना की गई है। पिछलेवर 10.3 प्रतिशत का राजस्व अन्तर प्रकट करता है जिसे बोर्ड पर प्रशुल्क वृद्धि द्वारा पूरा करने का निर्णय लिया गया है।

(ix). यह अंतरिम दृष्टिकोण एक फ्रेमवर्क प्रदान करता है जो निवेश पर प्रतिलाम में सुधार लाने के लिए प्रशुल्क परिकलन हेतु सुविचारित मानक क्षमता स्तर से अधिक मात्राओं का प्रहस्तान करने के लिए प्रचालनों में दमता लाने के लए प्रचालक को प्रोत्साहित करेगा। शुपृष्ठ की मात्रा बढ़ने के साथ, प्रचालक रायल्टी, जोकि पास-थू रूप में स्थीकार्य नहीं है, के भुगतान की पूर्ति करने की स्थिति में होगा। प्रहस्तान मात्राओं में वृद्धि के साथ, यह संभव है कि प्रशुल्क में रायल्टी पास-थू के स्थीकार्य स्तर का स्तर प्राप्ती कर दोगा। बढ़ती मात्राओं से पत्तन उपयोक्ताओं और व्यापार को भी बहुत लाभ होगा। इसके अलावा, यह दृष्टिकोण उपयोगिता अधीन झूमता को भी हतोत्साहित करेगा।

14.4. एनएसआईसीटी के भीजूदा दरमान की शैधता 3 अगस्त, 2008 के बाद संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रमाणीकृती तक विस्तारित किया गया माना गया है।

14.5. एनएसआईसीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह इस प्राधिकरण को 31 दिसंबर, 2008 को समाप्त प्रथम रिमार्ही से शुल्कके दर्जे की प्रथेक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट सभी ग्रामपंच में भेजी जाए जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए लाभत विदरण दाखिल किया जाता है।

बहादुर अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008/असा]

## अनुबंध ।

काशा रोग इंटरनेशनल कंटेनर टार्मिनल लिमिटेड					
अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 अवधि के लिए लगात विवरण					
क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			
		2005 *	2006	2007	2008 **
	कालायात (प्र०२० / दौर्यु वा)	983395	1344574	1471723	1103792
<b>I</b>	<b>कुल प्रायात लगात</b>				
	कंटेनर प्रहसन आद	33,459.59	39,185.57	41,626.64	31,219.98
	अन्य	52.46	51.35	46.32	34.74
	कुल	<b>33,512.05</b>	<b>39,236.92</b>	<b>41,672.96</b>	<b>31,254.72</b>
<b>II</b>	<b>प्रधारन लगात</b>				
	प्रधारन और प्रक्रक्ति लगात	862.31	1,162.22	1,253.67	980.70
	अनुबंधात्र लगात	340.87	535.70	548.98	446.79
	उपकर बोर्ड लगात	2,052.72	2,992.71	2,786.31	2,554.35
	रायल्टी/राजस्व हिस्सा	3,375.40	6,998.35	10,661.97	10,494.42
	उपकर प्रियात्रा	1,648.04	2,574.78	3,385.02	2,655.55
	अन्य व्यय	793.18	810.10	968.25	739.59
	साक्षीणी सेवा शुल्क	377.17	320.75	326.98	245.26
	कुल	<b>9,449.69</b>	<b>15,394.61</b>	<b>19,931.18</b>	<b>18,136.64</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यात्र</b>	3,639.86	4,787.05	4,624.88	3,428.16
<b>IV</b>	<b>उपरिव्यय</b>				
	प्रधान और प्रशासन व्यय	199.61	519.45	396.49	344.52
	सामान्य उपरिव्यय	85.25	99.14	93.30	73.19
	प्राप्तिक व्यय और अपक्र प्राप्तिक अद्वा व्याता	18.00	24.00	24.00	18.00
	अन्य	1,717.62	1,417.17	1,307.68	1,138.79
	कुल	<b>2,020.48</b>	<b>2,059.76</b>	<b>1,811.48</b>	<b>1,574.50</b>
<b>V</b>	<b>प्रवासन अधिकार / (घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>18,402.02</b>	<b>16,595.49</b>	<b>15,305.43</b>	<b>8,115.42</b>
<b>VI</b>	<b>वित्त भीन विविध आद (एकप्रत्याप्त)</b>				
	परिसंपर्कियों की वित्ती पर लाभ	0.00	30.88	35.61	0.00
	कुल	<b>0.00</b>	<b>30.88</b>	<b>35.61</b>	<b>0.00</b>
<b>VII</b>	<b>वित्त और विविध व्यव (एकप्रत्याप्त)</b>				
	परिसंपर्कियों की वित्ती पर हानि	87.33	0.00	0.00	0.00
	कुल	<b>87.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII</b>	<b>एकप्रत्याप्त घाटव पक्षांक (VI) + (VII)</b>	<b>87.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>IX</b>	<b>अधिकार व्याप्त और दैन्य से पूर्व (V) + (VIII)</b>	<b>18,314.69</b>	<b>17,026.37</b>	<b>15,341.04</b>	<b>8,115.42</b>
<b>X</b>	<b>नियोजित पूँजी</b>	69,363.98	65,316.76	60,292.55	57,012.13
<b>XI</b>	<b>नियोजित पूँजी पर प्रतिलाप</b>	<b>7,803.45</b>	<b>9,797.51</b>	<b>9,646.81</b>	<b>6,841.46</b>
<b>XII</b>	<b>नियत अधिकार / (घाटा) (IX) - (XI)</b>	<b>10,511.24</b>	<b>7,228.86</b>	<b>5,694.23</b>	<b>1,273.97</b>
<b>XIII</b>	अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 अवधि के लिए 1222470 दौर्यु के वायातात स्तर के लिए कुल नियत अधिकार			21,736.14	
<b>XIV</b>	पर 2000 से 2004 अवधि से संबंधित वर्ष 2005 के प्रत्युक्त आदेश में नियांत्रित अधिकार समावित किया जाने वाला			9,468.00	

टिप्पणियाः

\*\* अनुमान गोजूदा प्रत्युक्त सामीक्षा वाले में जाक्षूबर से दिसम्बर 2008 अवधि के लिए सुनिश्चित किए गए हैं।

\*\* अवधि 2009 में अनुमान जानवरी 2009 से सितंबर 2009 अवधि के लिए सुनिश्चित किए गए हैं।

## अनुबंध - II

महावा देवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड की प्रशुल्क समीक्षा के लिए लागत परिकलन

1) एनएसआईसीटी की सर्वोत्तम कमता का परिकलन

**1 सर्वोत्तम घट कमता:**

$$\text{सर्वोत्तम घट कमता} = \text{क} * \text{ख} * \text{ग} * \text{घ} * \text{इ} \text{ टीईयू } \quad \text{जहां,}$$

क = एक वर्ष में कार्य के लिए दैनात यी गई बैन्ड लेनों की संख्या

ख = एक वर्ष में गैन्स्ट्री लेनों के कार्य घटों की संख्या

ग = प्रति गैन्स्ट्री लेन संख्याओं की औसत संख्या

घ = टीईयू अनुपात

इ = 70%

प्रतिशतक	3 लेनों पर आवारेत समता
= वर्ष संख्या / 100	= 600 वीटर / 100 6
= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे 8760
= 25 घंटे प्रति घंटा	= 25 घंटे प्रति घंटा 25
= 1.3	= 1.3 1.3
= 70%	= 70% 70%
	1195740 टीईयू

**2 सर्वोत्तम यार्ड कमता:**

$$\text{सर्वोत्तम यार्ड कमता} = 0.7 * \text{इ} * \text{ज} * \text{प.टीईयू } \quad \text{जहां,}$$

इ = कुल न्यून स्लोट टीईयू में

ज = औसत बद्टा कंचाइ

प = आवधि दिनों की संख्या में

पा = सर्वोत्तम कारक

प्प = औसत विवार समय

प्रतिशतक	प्रतिशतकों पर आवारेत समता
= 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर	= 720 * 19.6 14112
= 2.50	= 2.50 2.50
= 365	= 365 365
= 1.3	= 1.3 1.3
= 4 दिन आवात के लिए और 2 दिन निर्यात के लिए	= 3 दिन 3
	2311292 टीईयू

अतः एनएसआईसीटी की सर्वोत्तम कमता है

1195740 टीईयू

टिप्पणियाः

कुल आवारेत क्षेत्र

प्रीपीपी दिशा-निर्देशों में कोयता/लौह अकस्क के लिए यथा निर्धारित 70 प्रतिशत उपलब्ध यार्ड क्षेत्र पर विवार करना

28 हैक्टेयर

19.6 हैक्टेयर

## 2) यूरोपी लागत का विवरण

विवरण	01.01.2008 को विवरणिती का जलत प्रकार और उपकरण के नामक संकेत के सिर विवरणित (वहाँ लागत में)	परिणामस्थान
सिविल लागत	43849	एनएआईसीटी के वार्षिक देखों के अनुसार 31.12.2007 को भवनों का जलत मूल्य
कंटेनर प्रस्तान उपकरण		वार्षिक देखों के अनुसार 31.12.2007 को परिवहनी और स्थित होट जा रेक्ट मूल्य ₹ 50432 लाख (i) एनएआईसीटी द्वारा ही यह उपकरणों की संख्या और उनके विवरण मूल्यों के अधार पर, जून 2008 के फैसी विवाह-निवेदित उपकरणों की मानक संख्या के लिए बातचीत मूल्य पर पहुंचने के लिए विवरणित मूल्यों को अलग रखा गया है।
- यह निम्नीकौन	19167	₹ 26650.16 लाख / 3 * 2 लैने = 5328
- दो नाइट्रो गैसी बैंक	2432	₹ 3648.87 लाख * 3 * 1 लैने = 1218
- लक्ष दम्प बैंसी गैसी बैंक	10896	₹ 17232.01 लाख * 26 * 11 आरटीटी = 5336
- दो एस्ट्रोक / दोप लिफ्ट इक	335	₹ 501.89 लाख * 3 * 1 रीफटेन = 167
- द्वायर ट्रैकर	1485	(₹ 1316.42 लाख / 41 * 5 ट्रैकर) + (₹ 424.41 लाख / 45 * 9 व्हीवी) = 245
- ग्रन्थ	1752	₹ 14554 लाख (ii)
आईटी प्रणाली लागत	1641	इस विवरण में सुनियारित कंटेनर प्रस्तान उपकरण का मूल्य (i + ii) = ₹ 35878 लाख
कर्मिक और प्रमुख	329	एनएआईसीटी के वार्षिक देखों के अनुसार 31.12.2007 को बिल्डिंग्स और कार्यालय उपकरण का जलत मूल्य
वाहन	222	एनएआईसीटी के वार्षिक देखों के अनुसार 31.12.2007 को कार्यों का जलत मूल्य
उपकरण मूल्य	720	एनएआईसीटी के अनुसार 31.12.2007 को अनांट मुगान का जलत मूल्य।
31.12.2007 को अन्त बचत विवरणिती	82639	
वर्ष 2008 के दौरान विवरणिती के जलत वर्ताव के लिए विवरणित लंबाई	1225	
1.1.2008 को ताजल अन्त विवरणिती	83864	
वार्षिक देखों के अनुसार वार्षिक विवरण प्राप्ति (i + ii)		60283

## 3) अस्तमूर 2008 से विवरण 2009 अन्ती के लिए याताकार के गोपनीय लागत हेतु वार्षिक उपकरण लागत

विवरण	(लागत संख्याएँ में)		
	2008 ( 3 वर्षों में )	2009 ( 3 वर्षों में )	जुलू
प्रकाशन और प्रस्तान लेवर	327	1026	1353
अनुसार देख	149	467	616
उपकरण उपकरण लागत	738	2311	3050
उपकरण विवरण	602	2615	3317
अन्य वाहन	253	795	1048
ताकनीकी देखों मूल्य	82	245	327
मूल्यवान	955	3163	4118
विवरण और उपकरण	114	390	475
उपकरण उपकरण	24	77	101
वार्षिक देख और अपार्ट मुगान बद्दा लागत	6	18	24
अन्य	380	1191	1571
कुल उपकरण लागत	3831	12168	16598

## 4) विवरणित यूरोपी वर प्रतिशत

विवरण	विवरण	विवरण	विवरण
विवरणित यूरोपी वर प्रतिशत	जलत अन्त विवरणिती के 18% में दर से	18% * ₹ 83864 लाख	13416

### 5) अपनी चारों ओराल वायायकार्य:

संपर्क लकड़ी	संपर्क लकड़ी
15998	15998
13418	13418
23416	23416

ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗੁਣੀ ਦੇ ਤੱਤ ਅਤੇ ਤੱਤ ਦੇ ਵਿਵਿਧ ਤਾਰੇ ਵਾਲੀ ਦੇ ਵਿਵਿਧ ਤਾਰੇ ਵਾਲੀ

प्रत्येक लातों में	14708
अक्टूबर 2008 से मार्च 2009 तकापि के लिए (वर्षानुपात आवार पर)	15114
24 लोकान्त के लूप्ति लागू करते हुए अक्टूबर 2008 से मार्च 2009 तकापि के लिए (उपरोक्त 4.6% का 80%)	9857.6

6) अक्टूबर 2008 से जिलायर 2009 तकी दे रिए 1.47 लिंगायत टीवीएस के शास्त्रीय वाराणसी के लिए अनुमति प्राप्त कराया

विषय	2016 (प्रत्येक 2000 के लिए गठित के लिए)	2016 (प्रत्येक वर्ष ने गठित के लिए)	एक वर्ष के लिए कुल गठित
प्रायोगिक और प्रायोगिक सेवर	327	1026	1353
प्रायोगिक सेवर	149	457	616
समर्पित वायरल रिपोर्ट	553	2565	3519
उपलब्ध विवरण	885	2770	3663
अन्य वायर	283	795	1048
दायरेलाई दोष अनुक्रम	62	245	327
प्रायोगिक	1143	3785	4900
प्रायोगिक और प्रायोगिक	115	380	475
समाचार वायरिंग	24	77	101
प्रायोगिक वायर और अन्य	8	18	26
अन्य	360	1191	1571
प्रायोगिक वायरिंग अनुक्रम	4216	15366	17804

2) यह प्रतिक्रिया द्वितीय उदाहरण के शीतल स्वीकार्य शैवस्त्री की साथ पर पहुंचने के द्वारा परिवर्तन

અનુભૂતિ નોંધ

क्र.सं.	विवरण	2000 विवरण से वित्तवार 2001 तक बढ़ने वाली के (वि.)	2000 विवरण 2001 तक ने बढ़ने वाली में	कुल
1	(विवरण)	387931	1103792	1471723
2	प्रत्यक्ष वायावर वायावर वायावर 142 लैनियर ट्रॉफ्ट के वायावर ग्रामपालिका विवरण के विवरण 1 (वि.) से वायावर	6051	27154	33205
3	मुक्त वाय ( उद्यावर 6 मे ) (विवरणी वायविलम्ब)	4216	23388	17604
4	विवरणी वायी	57,013	53,112	
5	विवरणी वायी वाय विवरण	2,260	6,373	8,635
6	विवरण वायविलम्ब मुक्त वाय और वायविलम्ब के वाय (2+3+5)	2558	7393	9945
7	वायवी वायवी	5033	16328	24361
8	वायवी विवरण वायवी वाय वाय वाय (2+6)	2477	11935	14412
9	2000-01 वायवी से विवरण वायवी वाय विवरण			4734
10	वायवी वाय से वायविलम्ब के वाय वाय वायविलम्ब वाय (2+5)			9677
11	1.18 विवरण ट्रॉफ्ट के वायवर वायावर वाय के विवरण वायवर वायविलम्ब में जोने वाय वायी वायवी			7864

19670-11B6740  
(17172)

8) 1.19 भित्तिवान ट्रॉफेर वर्ड यानक लक्षण के लिए कांड उत्पर्युक्त (7) में गैंगलैटी स्लीकार डररे के बाद स्लीक नामक ग्राहक

સાહેબી રાણી બી

प्राकृत उत्तराखण्ड जनसंख्या ५ मी 29446  
उत्तराखण्ड में लोकों जाते जाती राष्ट्रीय (परम्परागी ८०) ८० । अर्थात् उत्तराखण्ड की जिए जातीयक वा ३८.७३% । 7884

98

अधिकारी विवरण में दिए गये

अमृतसूर ग्रन्थ से लिखावट 2009 अधिक यौवन तात्पुर राजस्व आपूर्वकाता (उपर्युक्त 8 रो)	37280
143173 दीर्घु के अल्पावात में लिख वर्ष 2007 के यांत्रिक लेखों ने अधिरोपित अल्पावात राजस्व	41592
1185740 दीर्घु से याकूब बानास के लिख जामूर 2008 से लिखावट 2009 के लिख यौवन अनुसूची यातावाक राजस्व	33783
सामान्य राजस्व	3456

अनुशंसा-III

## दरमान

## न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

## प्रस्तावना

यह दरमान न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पर प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देय प्रभारों का निर्धारण करता है।

## 1.0. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे:-

- 1.1. "एनएसआईसीटी" का अर्थ न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल, भारत में शामिल की गई एक कम्पनी, इसके संतराधिकारी और सौंपना है।
- 1.2. "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अद्यता स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अद्यता स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया थोत होगा।
- 1.3. "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टान लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहसित यथा एक इकाई और कंटेनर स्परेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.4. "एक्सीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कोई गए कंटेनर है।
- 1.5. "विदेशानी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- 1.6. "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ आईएसओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण मात्र वाला कंटेनर है।
- 1.7. "आईसीटी" का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर डिपो है।
- 1.8. "एलसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- 1.9. "आति आयामीय कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शैकल्स, लिफिंग ब्रीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. "प्रति दिन" का अर्थ प्रति केलोडर दिवस अथवा उसका भाग है।
- 1.11. "प्रशीतन" का अर्थ सामानों को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर है जिसके लिए यांचित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति की अपेक्षा की जाती है।
- 1.12. "पत्तन" का अर्थ जगहरताल नेहरू पत्तन न्यास है।
- 1.13. "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो वीआईएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्णय के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.14. "पोतांतरण कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया कंटेनर है जो एनएसआईसीटी में मंदारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- 1.15. "वीआईएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना भंडाया है।

## 20. सामान्य

21. लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिणित किया जाएगा।
22. सामान्यतः 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40' तक लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
23. 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
24. मानक आकार से इतर कंटेनरों जिसके लिए विशेष डिवाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से नीचे खंड 4 में के अनुसार वसूली की जाएगी। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
25. अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संविधित प्रभार समकक्ष मार्गीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक बैंक के बैंक द्वारा

अधिकृपित बाजार स्तरीद दर पत्तन सीमाओं में पोत के ग्रेज (भायात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को और टर्मिनल परिवहन में कंटेनरों के आगमन (नियात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को प्रदर्शित समय-समय पर विनिर्दिष्ट की जा सकती है, डॉलर मूल्यवर्तीत प्रभारों को भारतीय लपयों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।

26. परिणित सभी प्रभार ग्रत्येक दिल के सकल जोड़ को अगले उच्चतर रूपए में पूर्णक्रिया किया जाएगा।

27. (i). उपयोक्ता को किसी भी प्रभार के वित्तन से भुगतान पर इसके दरमान के अधीन दंडात्मक व्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार एनएसआईसीटी विलक्षित वापसीयों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।

(ii). दंडात्मक व्याज की दर 15.75 प्रतिशत होगी। चुनी गई दंडात्मक दर एनएसआईसीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

(iii). वापसीयों में विलंब सेवाओं की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।

(iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब एनएसआईसीटी द्वारा दिल भीगे जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह उपर्युक्त उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।

28. (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय व्याज का विदेशगामी पोत सीमानुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय छलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ii). विदेशी व्याज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के अधार पर तटीय छलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई घोत द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।

(iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कारों उत्तराई प्रवालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(v). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले संबंधित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होगे।

29. उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् नौवहन, ऐन्ट्री क्लेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्लेन का इस्तेमाल, बांधना/खोलना, नौदालन योजना आदि, कंटेनरों और कंटेनरबद्द कारों के मार पर धाटनुल्क, रेलवे अवसंरचना के तिर परिवहन और योगदान शामिल हैं।

30. एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक दिलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

31. यदि पोत एनएसआईसीटी की तट अधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोदूस जेनरीटी को देय वर्त्य किरणा प्रभारों के समकक्ष कठोरी स्थिकार्य होगी।

कंटेनरों और कंटेनरबद्द कारों के संघलन और प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार।

खंड-1 सभी सामान्य और प्रशीतन के लिए प्रभार

क. पत्तन क्लेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान

विवरण	विदेश-जारी (लपयों में)	तटीय (लपयों में)
<b>प्रति लदा द्वारा कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40' से अधिक लम्बाई	5048	3029
<b>प्रति आईसीटी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40' से अधिक लम्बाई	5048	3029
<b>प्रति आलीं कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2038	1223
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3067	1834
40' से अधिक लम्बाई	4076	2446

## ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड — सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>प्रति लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	898	898
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1347	1347
40" से अधिक लम्बाई	1796	1796
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	898	898
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1347	1347
40" से अधिक लम्बाई	1796	1796

## ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड के बल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1262	1262
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1893	1893
40" से अधिक लम्बाई	2524	2524

## घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	388	388
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	582	582
40" से अधिक लम्बाई	776	776
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	388	388
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	582	582
40" से अधिक लम्बाई	776	776

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।

## खंड-2 सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2912	1747
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4368	2621
40" से अधिक लम्बाई	5824	3494
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40" से अधिक लम्बाई	5048	3029

## टिप्पणी:

- पोतांतरण कंटेनर यह है, जोकि एक जलयान से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है। सीएफएस, आईसीडी को मेजा गया अथवा स्थानीयतः सुपुर्देंगो लिए गए पोतांतरण कंटेनर से स्थानीय कंटेनर दर बसूल की जाएगी।
- खंड 7 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होगा यदि—
  - पोत नामांकन बदला जाता है; अथवा
  - यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत के वर्ष किए जाने के पश्चात बाद के पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

## खंड-3 सभी जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रभार

## क. परतन क्रेन इक्सेमाल करते हुए यार्ड के जलयान

विवरण	विदेश-नामी (लप्पयों में)	ताटीय (लप्पयों में)
<b>लदा ट्रूला कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3155	1883
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4733	2829
40" से अधिक लम्बाई	6310	3766
<b>आईसीआई कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3165	1883
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4733	2829
40" से अधिक लम्बाई	6310	3766
<b>प्रोटांटरप कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3640	2184
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5460	3276
40" से अधिक लम्बाई	7260	4368

## ख. यार्ड से सीएफसी - सीएफसी पर चरियान और लिफ्टस

विवरण	विदेश-नामी (लप्पयों में)	ताटीय (लप्पयों में)
<b>लदा ट्रूला कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	971	971
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1456	1436
40" से अधिक लम्बाई	1941	1941

## न. यार्ड से रेल के लिए आईसीआई के लिए

विवरण	विदेश-नामी (लप्पयों में)	ताटीय (लप्पयों में)
<b>आईसीआई</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1456	1456
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2184	2184
40" से अधिक लम्बाई	2912	2912

## द. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश-नामी (लप्पयों में)	ताटीय (लप्पयों में)
<b>लदा ट्रूला</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	485	485
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	728	728
40" से अधिक लम्बाई	871	871

## खंड-4 सभी बहि आवासीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार

## क. परतन क्रेन इक्सेमाल करते हुए यार्ड के जलयान

विवरण	विदेश-नामी (लप्पयों में)	ताटीय (लप्पयों में)
<b>लदा ट्रूला</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40" से अधिक लम्बाई	10094	6056

<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40" से अधिक लम्बाई	10094	6056
<b>पोतातुरण</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40" से अधिक लम्बाई	10094	6056
<b>खाली</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	4077	2448
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6115	3669
40" से अधिक लम्बाई	8153	4882

#### ख. यार्ड से सीएफएस - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्टस

विवरण	विदेश—गमी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1796	1796
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2694	2694
40" से अधिक लम्बाई	3591	3681
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1796	1796
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2694	2694
40" से अधिक लम्बाई	3591	3681

#### ग. यार्ड से रेल के बल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश—गमी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	2524
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	3786
40" से अधिक लम्बाई	5048	5048
<b>खाली</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	2524
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	3786
40" से अधिक लम्बाई	5048	5048

#### घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश—गमी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	777	777
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1165	1165
40" से अधिक लम्बाई	1553	1553
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	777	777
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1165	1165
40" से अधिक लम्बाई	1553	1553

## खंड 6—फोटो के हैक्सार्स

हैक्सोपर खोलना और इसे बदलने (प्रभार प्रति हैक्सोपर)

क. जब हैक्सोपर घाट पर रखा जाता है

ख. हैक्सोपर को घाट पर बिना रखे

दर अमेरिकी डॉलर में

77.50

31.04

## खंड 6—एफसीएल और मीट्टो रेस्टोर

प्रोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति चालन)

दर अमेरिकी डॉलर में

क. हैब से हैब स्थानांतरण	38.79
एफसीएल और मीट्टो 40'	25.87
एफसीएल और मीट्टो 20'	
ख. अन्यत्र (अ).	
एफसीएल और मीट्टो 40'	155.17
एफसीएल और मीट्टो 20'	103.45

40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रकारों का 200 प्रतिशत होता।

## खंड 7—शट आक्ट/कंटेनरों का पुण नामांकन

दर अमेरिकी डॉलर में

क. शटआक्ट प्रभार	
एफसीएल और मीट्टो 40'	77.50
एफसीएल और मीट्टो 20'	51.73

दर अमेरिकी डॉलर में

ख. अन्यत्र (अ).	
एफसीएल और मीट्टो 40'	2482
एफसीएल और मीट्टो 20'	1695

टिप्पणी: शटआक्ट कंटेनर के मामले में, कंटेनर को निशुल्क भंडारण अवधि खंड 9 के प्रभार सं. 6 पर निर्धारित निशुल्क भंडारण अवधि के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्ति के समय से शटआक्ट होने तक दी जाएगी। यदि निशुल्क भंडारण अवधि पार हो जाती है तो भंडारण प्रभार लिफ्ट ऑन समय तक निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात परिवर्तित किए जाएंगे।

## खंड 8—प्रशीतन अनुदीतण और कनेक्शन (प्रति 4 घंटे)

दर अमेरिकी डॉलर में

एफसीएल और मीट्टो 20'	5.17
एफसीएल और मीट्टो 40'	7.78

ट्रिप—पूर्ण निरीक्षण (विजली की आपूर्ति सहित)

कंटेनरों की निकासी	
एफसीएल और मीट्टो 20'	2.00
एफसीएल और मीट्टो 40'	4.00

टिप्पणी: 1. नाशी बस्तुओं को ढोने के लिए इस्तेमाल किया गया प्रशीतन कंटेनर, वांछित तापमान के बनाए स्थाने के लिए विजली आपूर्ति के प्राप्तवान के साथ, प्रशीतन कंटेनर माना जाता है।

2. उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अवधा खरब प्रशीतनों की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं है। प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू है।

3. प्रशीतन कंटेनरों का द्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन और कनेक्शन हटाने संबंधी सेवाएं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी।
4. 20' के लिए 31.04 अमेरिकी डॉलर और 40' के लिए 48.56 अमेरिकी डॉलर प्रति केलेंडर दिवस के अतिरिक्त विजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

### खंड 9 – विशेष समय प्रमाण

#### कंटेनर भंडारण के लिए प्रमाण

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा रुक्का भाग (अमेरिकी डॉलर में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयस-एफसीएल और एलसीएल 0-3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.58 7.17 14.34	निःशुल्क 7.17 14.34 28.68	निःशुल्क 10.75 21.51 43.02
2.	नियोत-एफसीएल और एलसीएल 0-7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.15 6.31 12.62	निःशुल्क 6.31 12.62 25.24	निःशुल्क 9.46 18.93 37.87
3.	नियोत/आयत - खाली कंटेनर प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.58 7.17 14.34	7.16 14.34 28.68	10.75 21.51 43.02
4.	आईसीडी-आयत और नियोत-लदे हुए और खाली (रिल द्वारा संचालित) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 31-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 1.57 3.14 6.31 12.62	निःशुल्क 3.14 6.29 12.62 25.24	निःशुल्क 4.71 9.43 18.93 37.86
5.	पोतांतरण - लदे हुए प्रथम 7 दिन 8-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 3.58 7.17	निःशुल्क 7.17 14.34	निःशुल्क 10.75 21.51
6.	पोतांतरण - खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.58 7.17 14.34	7.17 14.34 28.68	10.75 21.51 43.02
7.	स्टाइक्ट - लदे हुए और खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.58 7.17 14.34	7.17 14.34 28.68	10.75 21.51 43.02
8.	स्थानीय सुपुर्दी के लिए रियति का इदलाना प्रथम 3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.58 7.17 14.34	निःशुल्क 7.17 14.34 28.68	निःशुल्क 10.75 21.51 43.02

- कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अपने दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दी/हटाने के दिन तक परिणित की जाएगी।
- पोतांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एससीएल/आईसीसी में बदल जाता है, रियलटी भंडारण प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासांकिक आयात कंटेनरों के भंडारण प्रशुल्क के बराबर बहुल किए जाएंगे।
- आईसीसी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज़ कंटेनरों की उत्तराई की तारीख के 48 घंटों के भीतर जाना किए जाते हैं, रेत पर कंटेनर लदाई के लिए 7 निशुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी। सामान्य कंटेनरों के लिए निम्नलिखित बाबी निशुल्क भंडारण अवधि लागू होगी।
- सामान्य आयात कंटेनर बाद में रेल को प्रेषण के प्रकार के बदलते हुए केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लाभू निशुल्क अवधि खिलेगी।
- शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अपने दिन से नौवरण/सुपुर्दी के दिन तक परिणित की जाएगी।
- अधिक ऊंचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
- जोड़िमपूर्ण कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार यथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होगी।
- उपयोक्ताओं को उस अवधि के दौरान के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जब एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
- परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतावणिक स्थानांतरण वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परिव्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अवधि कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:

  - परेविती परिस्थिति—पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
  - यदि परेविती ऐसा परिस्थिति पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एसएलओ भी इस शर्त के अधीन परिव्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
  - लाइन कंटेनर की संख्या कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अवधि इसे गत्तन परिसर से हटाने के लिए तुरु करेगा, और
  - लाइन कंटेनर की संख्या शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर ग्रोदभूत सभी पत्रान् प्रभार अदा करेगा।
  - कंटेनर एजेंट/एसएलओ जल्दी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लगत वहन करेगा। यिनिदिन अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असक्तता के भोग्यते में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिर्पिंग लाइनों द्वारा सभी जल्दी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राप्तिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जाना किया जाता है और इसे 75 दिनों की निम्नांकित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जल्दी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लगत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब लिए गए कंटेनरों को लाइनों/परेविती द्वारा गत्तन परिसर से सीमाशुल्क अधिकतम दोग्रे में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

खंड 10—एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार।

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रभार:

- पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रकल्पन के लिए प्रक्रिया:
  - जेएनपीटी पर उतारे गए और एनएसआईसीटी में लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी की द्वारा परिवहन किया जाएगा; और, जेएनपीटी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी बाब्ड में उतारेगा।
  - समानता: एनएसआईसीटी पर उतारे गए और जेएनपीटी पर लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी और टीटी का इस्तोप्राप्त करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।
- टीपी कंटेनरों के प्रकल्पन के लिए प्रभार:
  - यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नलिखित होंगे—
    - जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रकल्पन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा साइन से वसूल किया जाएगा।

(ii). उसी कटेनर के लिए, एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रु 1575/- (20' के लिए) अथवा रु 2363/- (40' के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।

स. यदि कटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत होगे:-

(i). एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन से पोतांतरण कटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा।  
(ii). उसी कटेनर के लिए, जेनपीटी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी प्रभार वसूल करेगा।

### खंड 11 – विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कटेनर (लप्ती में)	
		20' लम्बाई से अधिक	20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक
(i).	सील लगाना और उतारना	200	200
(ii).	सीमाशुल्क जांच के लिए, पूर्व व्यवस्था द्वारा, जिनियुक्त यार्ड में कटेनरों का चट्टा लगाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	200	300
(iii).	सीमाशुल्क जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण और उपयोक्ता के साथ पूर्व व्यवस्था के साथ सुपुर्दर्भी के लिए कटेनरों की अनुवर्ती लदाई	1675	2813
(iv).	पीओडी प्रभार	2482	3723
(v).	रेल से सड़क अथवा विलोमत कटेनर की स्थिति का बदलना	2482	3723
(vi).	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कटेनर)	200	200
(vii).	एक दरवाजा खोलना प्रभार प्रति कटेनर	1000	1000
(viii).	दस्तावेजों का रद्दीकरण – प्रति ईआईआर	100	100
(ix).	जोखिमपूर्ण कटेनरों की 35-घोषणा/गलत घोषणा	3000	3000
(x).	ऑन-हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कटेनर)	600	800
(xi).	सपरीकता की चुक के कारण पोत का अधिक समय तक रुकना – दर प्रति घंटा	100000	100000
(xii).	इलेक्ट्रोनिक प्रक्रिया के नायन से गेट पर कटेनरों की सरेक्षण स्पोट/फोटो भेजना प्रति कटेनर	400	400

#### टिप्पणियाँ:

- जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रद्द किया जाता है तब रद्दीकरण प्रभार लागू होता है।
- ‘एक दरवाजा खोलना’ प्रभार कटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए केवल एक दरवाजा खुला रखना होता है (उदाहरणतः प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- ‘सील लगाना’। टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा बिना ही बॉटल सील के पहुंचने वाले प्रत्येक कटेनर पर इसके प्रयोग की अनुमति देने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। यह शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होगे।
- ‘जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना’। केवल ईएमसीओ श्रेणी दर्शने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कटेनर पर लागत जाएगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कटेनर से एराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी मामले में ग्राहक को उक्त गतिविधि करने के लिए एनएसआईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
- ऑन-हील सीमाशुल्क निरीक्षण। कटेनर का ऑन-हील निरीक्षण, ग्राहक के अनुरोध पर, केवल नामांकित बिन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के भीतर भरण/खाली करने, आंशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- जोखिमपूर्ण कटेनर की अघोषणा/गलत घोषणा। ग्राहक को ईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और एनएसआईसीटी को प्रासंगिक जोखिमपूर्ण घोरे भेजने होंगे। संपर्युक्त प्रभार केवल कटेनर की जोखिमपूर्ण प्रकृति की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए है। तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण प्रकट होने वाले परिणामों संबंधी देशान्तर ग्राहकों के लेखा पर होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 29th September, 2008

No. TAMP/14/2008-NSICT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited for review of its tariff as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**

Case No. TAMP/14/2008-NSICT

The Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited .....Applicant

**ORDER**

(Passed on this 19th day of September, 2008)

This case relates to a proposal received from Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICT) for review of its tariff.

2.1. The tariff at the NSICT fixed in November 2000 fell due for a review in November 2002 following the two year tariff validity cycle then adopted. Since NSICT did not file any proposal for review of its tariff suo motu proceedings were initiated to reset the tariff at NSICT. This Authority for the reasons recorded and subject to the conditions specified in its Order dated 22 July 2005 had effected a reduction of about 13% in the then prevailing rates at NSICT. Since the entire cost of royalty was allowed as pass through in November 2000 Order, the same position was maintained in the suo motu review undertaken in July 2005.

2.2. On an advice rendered by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) about the decision of this Authority regarding the entire royalty allowed as pass through, another review of NSICT tariff was carried out in March 2006 with reference to royalty expenses and this Authority passed an Order on 7 March 2006. Vide the said Order, a further reduction of 12% of the earlier tariff was effected.

3. The validity of the revised tariff of NSICT was prescribed for 3 years from the date of notification of the Order dated 22 July 2005. Since the Order dated 22 July 2005 was notified in the Gazette of India on 4 August 2005, the validity of the NSICT tariff expired on 3 August 2008.

4.1. With reference to the proposal in reference, the NSICT has stated the following:

- (i). Article 14 of the Concession Agreement (CA) between NSICT and JNPT allows the Licensee (NSICT) to request amendments to the terms of Agreement, if there is change in the Law after the date of the CA. In this regard, the CA defines the terms "Law", "Government Authority", "Change in Law", "Relief under Change in Law".
- (ii). The TAMP is a governmental Authority in terms of the Concession Agreement. The action of TAMP to disallow part of royalty as cost, qualifies to be treated as change of law under Article 14.2 of the Concession Agreement.
- (iii). NSICT has no option but to seek relief under Article 14.3 – Change in Law as the downward tariff revisions by TAMP has substantially and adversely affected its rights to earn a reasonable return.

4.2. The other main points made by NSICT in its proposal dated 24 March 2008 are summarized below:

- (i). NSICT has set new benchmarks in terms of productivity and optimum utilization of port assets, which has helped the government to establish new benchmark for all future port concessions in India.
- (ii). At the time of signing the concession, there was no defined policy about fixation of tariff for container handling. TAMP allowed royalty completely vide their Order of December 1998, November 2000 and suo motu review of August 2005, which was done under the revised guidelines of March 31, 2005. In terms of Clause 2.6.1 of the revised tariff guidelines notified on 31 March 2005, tariff fixation has to be in a

manner to ensure that there is no likely loss to the operator on account of revenue share / royalty not taken into account. This 16% ROCE needs to be protected at all times in BOT cases where the bidding process was finalized before July 2003. *Suo motu* review in April 2006 of the *suo motu* order of August 2005 did not allow full royalty as costs in determining the tariff. By this action NSICT has had to bear the disallowance from its allowed return, which has led to loss.

- (iii). During 2000 to 2007, NSICT managed to continue and improve the operations backed by consistent increase in volumes. JNPT has benefited greatly from the additional volume handled by NSICT and has earned additional royalties and vessel related charges.
- (iv). With the existing infrastructure of 600 Meters of quay line and 28 Hectares of yard, NSICT has managed to handle volumes of 1.47 Million TEUs (which is more than double the original designed capacity) and is one of the largest volume handled per meter of quay line in the world.
- (v). Further scope of minimizing the costs through increase in volumes/ increasing efficiency do not remain, as NSICT is now operating in excess of its capacity.
- (vi). The royalty contracted by NSICT was on the premise that this will be a pass through and appropriate tariff adjustments will protect NSICT's interest. However, as per clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines, in those BOT cases where bidding process was finalized before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue sharing as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty / revenue sharing as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty / revenue share not being taken into account subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. This change in regulations will impact the costs structure as under:

Month & Year	Royalty per TEU	As % of existing revenue
July 2008	1,542	55%
July 2009	1,960	70%
July 2010	2,086	75%

- (vii). The current tariff review is based on the audited accounts of past three years viz. 2005 to 2007 and projections for the next three years viz., 2008 to 2010.
- (viii). The salient features and base assumptions of the tariff review are as follows:
  - (a). The tariff is to be revised effective 1<sup>st</sup> July 2008 based on submission of data post 1<sup>st</sup> January 2005.
  - (b). 100% royalty is considered as cost for the entire period 2005-2010 based on prevailing regulations at the time of submissions of bid and upto 31 March 2005.
  - (c). Return on capital is considered in line with existing guidelines dated 31 March 2005
  - (d). No adjustment for excess profits prior to 2005 is made since there was no concept of excess return / computation of efficiency gains at the time of submission of bids and up to 31 March 2005.
  - (e). (i). JNPT has handled 1.399 million TEUs, 1.260 Million TEUs and 1.148 Million TEUs in 2005, 2006 and 2007 respectively. Based on the highest volume of 1.260 Million TEUs handled by JNPT in 2006, from 680 meters quay line, optimum volume, which can be handled by NSICT from 600 meters, is 1.1 Million TEUs.

(ii). Based on the guidelines for PPP Projects, the optimal capacity of NSICT works out to 1.1 million TEUs. In view of this, the contribution earned by NSICT in excess of 1.10 million TEUs for the years 2005 to 2008 are on account of efficiency of NSICT and the gains accrued to NSICT on account of such efficiency should be allowed to be retained by NSICT. The computation of efficiency gains is based on contribution (Revenue - Variable cost) for volumes handled in excess of 1.10 Million TEUs during 2005 to 2007.

(i). The port / Government is 100% beneficiary of the royalty due on the volumes in excess of 1.10 Million handled by NSICT.

(g). Future annual volumes are considered at 1.10 million TEUs, which is the optimum capacity as established under the revised PPP tariff guidelines.

5.1. NSICT has proposed an across the board increase of 48% over the existing level of tariff.

The financial position at the existing tariff level as reflected in the Cost statements furnished by NSICT are as follows:

Year	Operating Income (Rs. In Lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit (-) (Rs. In Lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit (-) as % of Operating Income	
	Existing Rates	Proposed Rates	Existing Rates	Proposed Rates	Existing Rates	Proposed Rates
2008	30351.58	43101.51	(8459.38)	4260.80	-28.00%	9.86%
2009	30351.98	43101.94	(13201.42)	(461.47)	-43.49%	-1.05%
2010	30352.41	43102.37	(15887.58)	(3137.86)	-62.34%	-7.28%
				Average %	-41.28%	0.51%

5.2. In the proposed draft Scale of Rates, the NSICT has introduced a separate Section for definitions and general terms and conditions. It has also introduced a new Section for prescribing charges for miscellaneous services like fixing/ removal of seal, charges for shifting within the terminal for custom inspection, charges for overstay of vessel due to users fault, etc.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the NSICT proposal was forwarded to the concerned user organisations for their comments. At the request of the NSICT, the annual accounts for the previous years submitted alongwith the proposal, was not forwarded to the users. However, the annual accounts were referred to during the internal scrutiny of the proposal. The comments received from the JNPT and some of the users were sent to NSICT as feedback information. The NSICT has furnished its comments on the comments of the users.

7. The NSICT vide its letter dated 22 May 2008 has made the following submissions:

(i). NSICT has requested in its proposal the Authority which is the governing Authority in terms of the Concession Agreement to review its action of disallowing part of royalty as cost.

(ii). The Minutes of the Court Order dated 5 May 2008 indicate the NSICT desire to approach the Ministry for consideration of the royalties paid by them to JNPT. The Authority has been vested with powers under the MPT Act for determination of tariff. It has also notified guidelines for tariff regulation from time to time.

(iii). The Authority is requested to review the position arising from our tariff application and its Order of April 2006 which had a detrimental effect and hardship to NSICT from a 'Change of Law'

8. On a preliminary scrutiny of the proposal it is found that additional information and clarification are required from NSICT on various points. We have sought additional information/ clarifications from NSICT. The NSICT has responded vide its letters dated 4 July 2008, 8 July 2008 and 29 July 2008. The additional information/ clarifications sought by us and the response of NSICT are summarized and tabulated below:

Sr. No	Information/ clarification sought by us	Response of NSICT
(A).	<b>General:</b>	
(i).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The NSICT has stated that it has set new benchmarks for productivity. NSICT to indicate benchmark levels of productivity, which should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.	The benchmark level of productivity considered by NSICT in the proposed SOR is 20 moves per hour, as committed in the LA.
(ii).	NSICT has stated that its pricing strategy is performance based apart from cost based. NSICT to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the unit price.	The tariff application is based on the cost plus approach as specified in the March 2005 guidelines. NSICT intends to use the pricing strategy of performance based contracts with its customers as specified in Clause 5.9 of the March 2005 guidelines.
(iii).	NSICT to furnish the actual traffic and income / expenditure for the period January 2008 – June 2008 in the prescribed format for the cost statement. The estimates for the remaining period of 2008 may be adjusted accordingly with corresponding changes in the estimates for the succeeding years.	NSICT has achieved a volume of 762142 TEUs during the period January 2008 to June 2008. The cost estimates for the full year are in line with the details submitted by NSICT in its tariff proposal.
(iv).	NSICT to furnish a copy of audited accounts for year 2007.	NSICT has furnished a copy of audited accounts for the year 2007.
(v).	The cost statements considered in the Order dated 7 November 2000, 22 July 2005 and 7 March 2008 are on financial year basis. The cost statements furnished now by NSICT for review of its tariff are on calendar year basis. The NSICT to furnish alternate set of cost statements on financial year basis for the years 2000-01 to 2010-11.	As per the general instructions in the tariff revision format prescribed by the Authority, while filing the tariff proposal, the yearly details should pertain to the accounting year followed by the respective terminal i.e. April to March or January to December or as the case may be. Based on the above, NSICT has adopted calendar year as a period of reviewing data. NSICT's statutory year end as per the Companies Act is December ever since it commenced its commercial operations.
(B).	<b>Financial / Cost position of NSICT from the year 2000 to 2004.</b>	
(i).	In the Order dated 22 July 2005, an estimated additional surplus of Rs.473.44 Crores after admissible cost and permissible return was assessed to have accrued to the NSICT during the years 2000-01 to 2004-05. 50% of Rs.473.42 Crores is required to be set	The reasons for not adjusting the surplus of the previous years is summarized below: (i). The retained earnings arise from over utilisation/ excess utilisation of capacity, which has been done to facilitate and accommodate trade growth. The 50% adjustment as per Clause 2.1.3 has a disincentive to the operator to increase his asset

	<p>off during a period of five years from 2005-06 to 2009-10 as stipulated in paragraph No. 10 (xii) of Order dated 22 July 2005. The NSICT has not adjusted the additional surplus accrued to it prior to the year 2005 on the ground that there was no concept of excess return prior to 31 March 2005.</p> <p>60% of the estimated additional surplus of Rs.473.44 Crores estimated to have accrued to the NSICT during the period 2000-01 to 2004-05, was considered for adjustment in the revised tariff in accordance with Clause 2.13 of the revised tariff guidelines.</p> <p>An amount of Rs.142 Crores has been set off in the cost statements for the years 2005-06 to 2007-08 in the tariff Order dated 22 July 2005. The NSICT has not considered the balance amount of around Rs. 98 Crores, subject to actuals, for set off during the year 2008-09 to 2009-10.</p>	<p>utilisation.</p> <p>(ii). If NSICT were to operate at the assessed capacity, then the trade would pay Rs.5000/- per TEU resulting in an excess outflow by trade of Rs.135 crores per annum and would have also limited the ability to increase the EXIM trade. The government has benefited from the revenue through increase in commerce, vessel related charges, royalty payment and growth in EXIM business. Shipping lines have also been benefited by deployment of larger vessels with lower scale of economy, faster turn around time etc. Though everyone has benefited from NSICT's over utilisation, NSICT has been penalized through adjustment of gains from over utilisation. This cannot be said to be a fair position.</p> <p>(iii). Clause 2.4.1 also deal with retention of gains, cost reduction and not with retention of gains from over utilisation of capacity.</p> <p>(iv). The adjustment of retained earnings is not in line with the bid conditions or with tariff setting process followed during the bid submissions.</p> <p>(v). NSICT should be allowed to retain the complete gains from over utilisation of capacity. Moreover, there is no prohibition in the guidelines from NSICT retaining the same.</p>															
(ii).	<p>NSICT to note that the estimated additional surplus of Rs.473.42 Crores does not take into account the benefit continued to accrue to the NSICT from April 2005 till the implementation of the Order dated 22 July 2005 (3 September 2005). In this regard, paragraph No. 10(xii) of Order dated 22 July 2005 may be referred to.</p>	<p>The rationale for not adjusting the surplus is given above.</p>															
(iii).	<p>As per Clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines, in those cases where the bidding process was finalized before 28 July 2003, royalty / revenue share payable by the private operator to the landlord port is allowed as an admissible cost for tariff computations subject to maximum of the next highest bidder. The LA entered into between NSICT and JNPT was signed on 3<sup>rd</sup> July 1997. The royalty amount payable by NSICT is to be taken at the level of 69.50% for the purpose of tariff computations. In this regard, paragraph 15 and 18 of the tariff Order dated 7 March 2006 may be referred to. Considering the royalty payment upto the quote of the second highest bidder, the actual additional surplus may be worked out for the years 2005 to 2007 which may be set off in the next tariff cycle commencing from the year 2008 as stipulated in paragraph No. 10(xvi) of the tariff Order dated 22 July 2005.</p>	<p>(i). There is no dissent that royalty is a cost. It was only because of the royalty, that NSICT was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not disallow inclusion of royalty in computation of tariff. Even the current allowance of 2<sup>nd</sup> highest royalty is not in line with bid conditions. TAMP in all its Orders except the March 2006 Order have allowed complete royalty in computation of tariff.</p> <p>(ii). A comparison of the royalties between NSICT and 2<sup>nd</sup> highest bidder is as below:</p> <table border="1" data-bbox="782 1558 1386 1755"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>NSICT</th> <th>2<sup>nd</sup> highest bidder</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NPV of royalty quoted (Rs. In crores)</td> <td>312.00</td> <td>223.00</td> </tr> <tr> <td>Volume guaranteed (in Million TEUs)</td> <td>15.25</td> <td>10.60</td> </tr> <tr> <td>Total Royalty (Rs. In crores)</td> <td>4039.00</td> <td>4345.00</td> </tr> <tr> <td>Average royalty per TEU (Rs.)</td> <td>261.00</td> <td>261.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>(iii). As per the Ministry's Order No. PR/14018/C/2002-PG has clearly stated that the position of royalty being not factored in, is to be clearly indicated in the bid documents, while inviting bids. No conditions regarding disallowance of full or</p>	Particulars	NSICT	2 <sup>nd</sup> highest bidder	NPV of royalty quoted (Rs. In crores)	312.00	223.00	Volume guaranteed (in Million TEUs)	15.25	10.60	Total Royalty (Rs. In crores)	4039.00	4345.00	Average royalty per TEU (Rs.)	261.00	261.00
Particulars	NSICT	2 <sup>nd</sup> highest bidder															
NPV of royalty quoted (Rs. In crores)	312.00	223.00															
Volume guaranteed (in Million TEUs)	15.25	10.60															
Total Royalty (Rs. In crores)	4039.00	4345.00															
Average royalty per TEU (Rs.)	261.00	261.00															

	<p>The NSICT to furnish revised cost statements for the years 2005 to 2010 reckoning with the position brought out above.</p>	<p>part royalty was there in the JNPT's invitation of bids.</p> <p>(iv). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and results in change of law. This adversely affects NSICT's right to operate the facility. As per the said guideline, royalty will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator. By disallowing part of royalty, loss does occur. Hence if loss arises, full royalty is to be allowed.</p> <p>(v). It may be incorrect to use the NPV of the cash flow to the port over the licence period for determination of quantum of royalty paid. Such a method results in a loss to the operator.</p> <p>(vi). As per Clause 2.8.1, royalty shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the licence period was Rs.4345 crores as against Rs.4039 crores by NSICT. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to Rs.2617/- as against Rs.2601/- of NSICT. Hence full royalty paid by NSICT must be allowed. There can be no other interpretation of the said guideline and hence the position with regard to royalty adopted by TAMP in March 2008 cannot be adopted.</p>
(iv)	<p>The NSICT to furnish the cost statements for the years 2000 to 2004 based on actuals along with audited annual accounts for the respective years.</p>	<p>Clause 3.1.1. of the guidelines require that the tariff fixation proposals be formulated in accordance with the guidelines and in formats prescribed by TAMP. Accordingly, NSICT has submitted the proposal in the prescribed format.</p> <p>(NSICT has furnished the audited accounts for the year ending December 2000 to December 2004.)</p>
(v)	<p>Estimated Technical Services Fee (TSF) was admitted as an item of cost for the years 2005-06 to 2007-08 in the suo motu tariff Order of 2005 on the presumption that the NSICT will be in a position to furnish the relevant Income Tax assessment Order to establish "arms length relationship" of the TSF payment made to its promoter company. Paragraph No. 10(x) of Order dated 22 July 2005 may be referred to in this regard. Therefore, the NSICT may furnish the relevant IT assessment order to establish "arms length relationship" of the TSF payments made to the promoter company for the years 2005, 2006 and 2007.</p>	<p>TSA fee paid is allowed by the Income Tax Officer while computing the Income tax liability for the Assessment Year 2002-03. A copy of the assessment Order is furnished.</p> <p>Final assessment for subsequent years is not complete. Returns filed justifying arms length relationship are attached.</p>
(C)	<p><u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates:</u></p>	
	<p>Clause 2.13 of the revised tariff guidelines requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period. Flowing from this guideline, the private</p>	<p>Prior to the March 2005 guidelines, there were no norms for adjustment of surplus. Hence this is not applicable.</p> <p>Also, a plain reading of clause 2.13 of the guidelines show that the actual physical and financial performance can be reviewed if the projections were</p>

	terminal operators are required to furnish the requisite details in the prescribed format. The NSICT to furnish the requisite details in the prescribed format (Form – 7).	relied upon at time of fixing the prevailing tariff. Since the last revision was by Order of November 2000 and covered a period upto March 2002, TAMP has not relied upon projections after March 2002 and hence no adjustment can be made. Since no tariff projection was done for this period, NSICT has not prepared the said statement and provided the actual figures. Also, the said guideline is not applicable, as the gains arise on account of over utilisation of capacity.																				
<b>(D). Financial / Cost Statements:</b>																						
(i).	The aggregate of operating income and other income furnished by NSICT in its Cost statement for the years 2005 to 2007 do not match with the income figures reflected in the Annual Accounts of the respective years. The operating income shown in the Cost statements is on a lower side as compared to the Annual Accounts. The NSICT to reconcile the difference and furnish a reconciliation statement in this regard.	(The NSICT has furnished the Reconciliation statement for the years 2005 to 2007. The difference in operating income is mainly on account of exclusion of Interest income by NSICT in its cost statements.)																				
(ii).	The operating cost including overheads furnished in the Cost statement for the years 2005 to 2007 do not match with the expenditure figures reflected in the Annual Accounts of the said years. The NSICT to reconcile the difference and furnish a reconciliation statement.	The NSICT has furnished the Reconciliation statement for the years 2005 to 2007. The difference in operating cost is mainly on account of exclusion of Interest & finance charges by NSICT in its cost statements.																				
(iii).	<b>Capacity:</b> The optimum capacity of 11.00 lakh TEUs worked out by the NSICT appears to be based on the volume reportedly achieved by the adjacent container terminal of the JNPT for the year 2006. The NSICT has also drawn a reference to the upfront tariff setting guidelines for PPP Projects at the major ports in support of its approach adopted in determination of the optimum capacity. In term of Clause 1.3.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports notified by this Authority in February 2008 in compliance of the policy direction issued by the Government of India, upfront tariff setting guidelines are not applicable to the existing private terminals. The capacity of the adjacent terminal may not be a reference point to determine the capacity of the NSICT.	TAMP in its general revision Order of JNPT (2006) and GTIPL (2006) decided capacity for the said terminals at 15.40 lakh TEUs and 13.30 lakh TEUs. The quay length and yard area of JNPT, GTIPL and NSICT are given below:  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>JNPT</th><th>GTIPL</th><th>NSICT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Quay Length (metres)</td><td>1125</td><td>712</td><td>600</td></tr> <tr> <td>Yard area (hectares)</td><td>55</td><td>40</td><td>28</td></tr> <tr> <td>Capacity (lakh TEUs)</td><td>15.40</td><td>13.30</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Utilisation</td><td>64.00%</td><td>63.17%</td><td>100%</td></tr> </tbody> </table> Guideline 2.9.10 categorically states that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2006 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. TAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal/ design capacity of a facility. It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earlier Orders of NSICT, JNPT and GTIPL. If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous. Based on the precedent Orders of TAMP and the Optimal Capacity model, the quay capacity for		JNPT	GTIPL	NSICT	Quay Length (metres)	1125	712	600	Yard area (hectares)	55	40	28	Capacity (lakh TEUs)	15.40	13.30	11.00	Utilisation	64.00%	63.17%	100%
	JNPT	GTIPL	NSICT																			
Quay Length (metres)	1125	712	600																			
Yard area (hectares)	55	40	28																			
Capacity (lakh TEUs)	15.40	13.30	11.00																			
Utilisation	64.00%	63.17%	100%																			

		<p>NSICT works out to 11.90 lakh TEUs and yard capacity works out to 10.20 lakh TEUs. The lower among the two (10.20 lakh TEUs) needs to be adopted. Yet, NSICT has adopted 11 lakh TEUs as its optimal capacity.</p> <p>(iv). <u>Traffic:</u> Though the NSICT has handled around 14.72 lakh TEUs during the year 2007, it has estimated the traffic at 11 lakh TEUs each for the years 2008 to 2010 on the ground that the capacity of the terminal is around 11 lakh TEUs. But, the traffic projections should be in accordance with stipulation made in Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines. The NSICT to review the traffic forecast for the years 2008 to 2010 in line with the tariff guideline and furnish the reviewed traffic forecast with basis.</p>
(v).	<u>Operating Income:</u>	<p>Guideline 2.9.10 categorically states that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2006 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. TAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal/ design capacity of a facility.</p> <p>It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earlier Orders of NSICT, JNPT and GTIPL. If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous.</p> <p>Based on above, where capacity as per norms is lower than traffic estimates, capacity is considered as volume projections.</p>
	<p>(a). Note 3 to Form 2B of the tariff filing forms prescribed for private terminals requires the operator to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by NSICT. NSICT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated revised traffic and the existing Scale of Rates as well as the proposed Scale of Rates for all the years under consideration.</p>	<p>The Form 2B gives details of revenue earned for each category of containers. Since the tariff for the years 2005, 2006 and 2007 were different, the amount cannot be correlated directly with Form 2A relating to traffic.</p>
	<p>(b). This Authority vide Order dated 28 June 2007 approved the proposal of JNPT to levy an additional amount of Rs. 400 per TEU with retrospective effect from 15 February 2007 towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT, including NSICT. In the absence of break-up of income estimations furnished by the NSICT, it is not clear whether the income arising out of ITRHO has been considered in the actual income for the year 2007 and in the estimates for the subsequent period. It is also observed that the NSICT has not included levy of ITRHO in the proposed draft Scale of Rates.</p> <p>The NSICT to furnish this additional income accrued to the NSICT for the year 2007 and the estimates for the subsequent period.</p>	<p>The income earned from the ITRHO for the year 2007 is Rs.14.74 crores. Based on the same trend, income is already considered under miscellaneous income for the years 2008 to 2010.</p> <p>Since the existing ITRHO arrangement puts additional burden on all ICD containers for accommodating the rail operators, NSICT has prescribed a shift charge (point (5) in Section 11 – Miscellaneous Charges) to be applied for all boxes handled on mixed trains received at NSICT.</p> <p>If the Authority decides to continue with the present arrangement, it is requested that ITRHO charges be prescribed by TAMP in the NSICT SOR with the increase based on the current NSICT proposal.</p>

	Necessary provision to be included in the draft Scale of Rates.																																	
	(c). The NSICT proposal does not explicitly state the exchange rate adopted by it for estimation of income arising from the dollar denominated tariff. The NSICT is requested to furnish the exchange rate adopted by it to estimate the operating income.	The exchange rate considered is Rs.40.34 per US\$. The exchange rate is applicable for storage/ reefer income.																																
	(d). Apart from the general increase in rate proposed, the NSICT has also proposed introduction of some new services. The year wise income estimated to arise from the new services may be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with basis of estimation of income.	(The NSICT has furnished a statement showing the income arising out of the miscellaneous services for the years 2008 to 2010.)																																
	(e). NSICT may furnish a note containing a detailed dwell time analysis with reference to the data furnished by it in Form 2 - B.	(The NSICT has furnished a statement showing the monthly dwell time for the ICD, local and TP containers for the years 2006, 2007 and upto June 2008.) The average dwell time for the ICD, local and TP containers is tabulated below:																																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2006</th><th>2007</th><th>Upto July 2008</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ICD</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>- Import</td><td>5.0</td><td>3.3</td><td>4.9</td></tr> <tr> <td>- Export</td><td>5.4</td><td>5.0</td><td>4.9</td></tr> <tr> <td>Local</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>- Import</td><td>1.6</td><td>1.3</td><td>1.7</td></tr> <tr> <td>- Export</td><td>3.8</td><td>3.9</td><td>4.1</td></tr> <tr> <td>TP</td><td>3.8</td><td>5.3</td><td>4.3</td></tr> </tbody> </table>		2006	2007	Upto July 2008	ICD				- Import	5.0	3.3	4.9	- Export	5.4	5.0	4.9	Local				- Import	1.6	1.3	1.7	- Export	3.8	3.9	4.1	TP	3.8	5.3	4.3
	2006	2007	Upto July 2008																															
ICD																																		
- Import	5.0	3.3	4.9																															
- Export	5.4	5.0	4.9																															
Local																																		
- Import	1.6	1.3	1.7																															
- Export	3.8	3.9	4.1																															
TP	3.8	5.3	4.3																															
(vi).	<p><b>Operating Cost:</b></p> <p>(a). <u>Operating and Direct Labour:</u> The average cost per employee for the year 2008 is estimated to increase by around 9% as compared to the relevant figure for the year 2007. The estimated increase in average cost per employee for the year 2008 over the year 2007 to be justified. A detailed working for estimations of operating &amp; direct labour cost for all the years under consideration to be furnished.</p>	<p>The long-term settlement with the Union in 2004 has expired in March 2008. During the last settlement for a period of 4 years, NSICT had agreed to a revision of 20% during the 1<sup>st</sup> year and 4.5% each during the next 3 years. For the current settlement, NSICT is expecting a higher outgo in the first year of settlement.</p> <p>The increase over the 3-year period is in line with the inflation factor applicable in April 2008. Due to the present increasing trend in inflation, the actual outflow is likely to increase significantly. The Authority is requested to not make any adjustment to the proposed estimates.</p> <p>(The NSICT has furnished workings for calculation of Operating &amp; Direct Labour.)</p>																																
	<p>(b). <u>Maintenance Labour:</u></p> <p>(i). The estimated increase in average cost per employee of around 7% each during the years 2008 to 2010 as compared to the respective previous years to be justified. A detailed working for the estimated maintenance labour cost for all the years under consideration to be furnished.</p> <p>(ii). The NSICT has estimated an</p>	<p>Incase of Engineering Staff, there has been a significant employee turnover during 2007. NSICT is likely to get replacement at a marginally higher wage rate as compared to the present wage rate. Hence an increase of 7% is projected. The increase in head</p>																																

<p>increase in the number of employees during the year 2008 as compared to the year 2007. The increase in the number of employees to be justified when the NSICT has drawn up its cost statements for a reduced traffic level for the year 2008 as compared to the year 2007.</p>	<p>count over 2007 has been considered for filling vacancies. In view of present increasing trend in inflation, the actual outflow is likely to increase significantly. The Authority is requested to not make any adjustment to the proposed estimates.</p>															
<p>(c). <b>Equipment running cost:</b>            (i). The reason for around 8% increase in the per TEU consumption of electricity estimated for the year 2008 as compared to the actual electricity consumption for the year 2007 to be clarified.</p> <p>(ii). The NSICT has applied an escalation factor of around 5% to arrive at per TEU power consumption for the years 2009 and 2010. In this regard it may be relevant to note that escalation factor may apply only for the estimation of unit cost of electricity.</p> <p>(iii). Please explain the reason for around 10% increase in the unit cost of electricity estimated for the year 2008 as compared to the unit cost for the year 2007. Please justify the escalation factors considered and furnish the actual unit cost of electricity for the year 2008.</p>	<p>The units consumed per TEU during the years 2005 to 2007 was 14, 13 and 11 units respectively. Hence an average of 12 units per TEU has been considered. This is essentially for consumption of QC, reefer containers, yard / office lighting which has no connection with volume. The deviations are mainly on account of container load mix, reefer consumption and weather conditions.</p> <p>The escalation of unit cost of electricity is considered as 10% in line with the previous tariff cycles. The electricity price includes fuel surcharge.</p> <p>The unit cost of electricity during the years 2005 to 2007 has been Rs.4.99, 5.72, 6.01 respectively. The average increase works out to 10.66%.</p> <p>(NSICT has furnished a copy of electricity bill for April 2008)</p>															
<p>(d). <b>Royalty / Revenue share:</b>            (i). The NSICT has stated in its proposal that this Authority allowed full royalty as pass through in tariff Order of December 1998. It may be noted that when the NSICT was about to commence its operations in January 1999, it approached this Authority in June 1998 to fix its tariff. This Authority approved the proposal of NSICT to adopt the (then) existing tariff of JNPT vide Order dated 5 December 1998. Since the NSICT was only permitted to adopt the tariff of JNPT in 1998, no cost plus analysis was made and, therefore, the question of allowing royalty as pass through in 1998 did not arise.</p>	<p>(i). There is no dissent that royalty is a cost. It was only because of the royalty, that NSICT was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not disallow inclusion of royalty in computation of tariff. Even the current allowance of 2<sup>nd</sup> highest royalty is not in line with bid conditions. TAMP in all its Orders except the March 2006 Order have allowed complete royalty in computation of tariff.</p> <p>(ii). A comparison of the royalties between NSICT and 2<sup>nd</sup> highest bidder is as below:</p> <table border="1" data-bbox="798 1474 1384 1664"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>NSICT</th> <th>2<sup>nd</sup> highest bidder</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NPV of royalty quoted (Rs. In crores)</td> <td>312.00</td> <td>225.00</td> </tr> <tr> <td>Volume guaranteed (in Million TEUs)</td> <td>15.25</td> <td>16.60</td> </tr> <tr> <td>Total Royalty (Rs. In crores)</td> <td>4039.00</td> <td>4345.00</td> </tr> <tr> <td>Average royalty per TEU (Rs.)</td> <td>2601.00</td> <td>2617.00</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	NSICT	2 <sup>nd</sup> highest bidder	NPV of royalty quoted (Rs. In crores)	312.00	225.00	Volume guaranteed (in Million TEUs)	15.25	16.60	Total Royalty (Rs. In crores)	4039.00	4345.00	Average royalty per TEU (Rs.)	2601.00	2617.00
Particulars	NSICT	2 <sup>nd</sup> highest bidder														
NPV of royalty quoted (Rs. In crores)	312.00	225.00														
Volume guaranteed (in Million TEUs)	15.25	16.60														
Total Royalty (Rs. In crores)	4039.00	4345.00														
Average royalty per TEU (Rs.)	2601.00	2617.00														

	<p>(i). Since the July 2005 tariff Order was a <i>suo motu</i> review of tariff of NSICT, adjustment only in respect of traffic was made. In this regard paragraph 10(b)(c) of Order dated 22 July 2005 may be referred to.</p> <p>(ii). The NSICT has claimed full royalty of Rs. 565.80 Crores as cost for the years 2008 to 2010. It may be noted that Clause 2.8.1. of the traffic guideline permits the royalty payment as cost to the extent of the quote of the second highest bidder.</p>	<p>(iii). As per the Ministry's Order no. PR/14018/C/2002-PG has clearly stated that the position of royalty being not factored in is to be clearly indicated in the bid documents, while inviting bids. No conditions regarding disallowance of full or part royalty was there in the JNPT's invitation to bidders.</p> <p>(iv). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and results in change of law. This adversely affects NSICT's right to operate the facility. As per the said guideline, royalty will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator. By disallowing part of royalty, loss does occur. Hence if loss arises, full royalty is to be allowed.</p> <p>(v). It may be incorrect to use the NPV of the cash flow to the port over the licence period for determination of quantum of royalty paid. Such a method results in a loss to the operator.</p> <p>(vi). As per Clause 2.8.1, royalty shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the licence period was Rs.424.6 crores as against Rs.403.9 crores by NSICT. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to Rs.2017/- as against Rs.2801/- of NSICT. Hence full royalty paid by NSICT must be allowed. There can be no other interpretation of the said guideline and hence the position with regard to royalty adopted by TAMP in March 2006 cannot be adopted now.</p> <p>In July 2005 Order, the Authority had specifically addressed the issue of royalty and rightly chose not to consider second highest royalty as part of costs.</p>
	<p><b>(e). Equipment Hire Charges:</b> With reference to the estimated equipment hire charges, NSICT to furnish the following:</p> <p>(i). The workings for estimated equipment hire charges for the years 2007 to 2010.</p> <p>(ii). The list of equipments taken on hire/proposed to be taken on hire validated with documentary evidence.</p>	<p>(NSICT has furnished a statement for the estimated equipment hire charges for the years 2008 to 2010. No workings are furnished. It appears that the equipment hire charges estimated for 2008 to 2010 are for the volume of 11 lakh TEUs each for the said three years. The estimated equipment hire charges include JNPT-ICD handling charges under (TRHO). NSICT expects drop in ICD volume from 2008 once shifting charges proposed by it are introduced. It has also furnished two contract copies entered into with private parties for the hire of ITVs and TTs). One contract relates to movement of containers from ICD to yard and vice versa and shifting within the yard. Another contract relates to movement of containers from wharf to yard and shifting within the yard.</p>
	<p><b>(f). Other expenses:</b> (i). NSICT may list out the items considered with cost details under</p>	<p>The "other expenses" comprises of cost of casual labour for hashing and supervision, staff welfare</p>

	<p>"other expenses".</p> <p>(ii). There is around 15% increase in the other expenses for the year 2007 as compared to the year 2006. The reason for this increase in expenditure may be clarified.</p>	<p>expenses, general operations and management fees.</p> <p>The increase is on account of spending on staff function, medical examination etc.</p>
	<p>(g). <u>Technical Services Fee:</u></p> <p>The reasonableness of technical services fee estimated in the cost statement for all the years under consideration applying the yardstick of "arms length relationship" as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines to be established. A copy of the latest Income Tax assessment order for payment of technical services fee may be furnished.</p>	<p>(NSICT has furnished a copy of the final assessment order done for the assessment year 2002-03 where there is no disallowance towards technical service fee)</p>
	<p>(h). <u>Depreciation:</u></p> <p>NSICT has proposed additions to the gross block of fixed assets. There are also deletions from the gross block of fixed assets. NSICT to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to provisions of the Companies Act or provisions of concession agreement, as the case may be.</p>	<p>Depreciation is provided using straight line method as per the useful life of the assets estimated by the management or at the rates prescribed in the Companies Act whichever is higher. Depreciation on additions / deletions of fixed assets made during the year is provided on pro-rata basis from / to the date of such additions / deletions. Setup cost is capitalised as buildings and is amortized over a period of 25 years.</p> <p>(The NSICT has furnished the rates of depreciation adopted by it for the different type of fixed assets)</p>
	<p>(i). <u>Overheads:</u></p> <p>(i). NSICT to list out the items of expenditure considered under the Management &amp; Administration overheads.</p> <p>(ii). NSICT to justify the estimated increase of 19% in Management &amp; Administration overheads for the year 2008 than that of the year 2007.</p> <p>(iii). The items considered under 'General Overheads' may be listed out.</p>	<p>NSICT has furnished a statement showing the management and administration overheads which comprises of salary to the management staff. The statement shows the number of management staff and average salary per person from the year 2005 to 2010.</p> <p>The average salary increase given to management staff in January 2008 was approximately 12% over the last year. The wage bill for the year 2007 had only 34 employees as against the actual staff strength of 36 in 2006. The estimate for the year 2008 considers the cost of vacancies arisen in 2007 and filled in 2008.</p> <p>"General Overheads" comprises of bank fees, general office expenses, stationary, communication etc.</p>
	<p>(j). <u>Others:</u></p> <p>The NSICT has shown actual expenditure captioned as "others" to the tune of Rs. 22.90 Crores, 14.17 Crores and 13.08 Crores for the years 2005 to 2007, respectively. It has also estimated an amount of Rs. 15.18 Crores, Rs. 16.44 Crores and Rs. 17.77 Crores for the years 2008 to 2010, respectively. In this context, NSICT to clarify / furnish the following:</p>	

<p>(i). A list of the items considered under "others".</p> <p>(ii). There is an increase of around 16% in the estimated expenditure for the year 2008 over the actual for the year 2007. The NSICT has considered around 8% hike in the estimates for the subsequent years. NSICT to justify the estimates for the years 2008 to 2010 with justification for the hike considered.</p>	<p>Items considered under "others" and expenses are as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th>2005</th><th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Property tax</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Tax on land</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Administrative</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Marketing</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Logistics</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Services</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>IT</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td><td>11.00</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>33.00</td><td>33.00</td><td>33.00</td><td>33.00</td><td>33.00</td><td>33.00</td></tr> </tbody> </table> <p>During the year 2007, NSICT did not incur Annual Maintenance charges for the terminal operations software since the software was not supported by NAVIS. NSICT has upgraded the terminal operations software during the first quarter of 2008. The year 2008 considers the annual maintenance charges amounting to Rs.70/- lakhs per annum contribution to the increase.</p>	Description	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Property tax	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	Tax on land	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	Administrative	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	Marketing	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	Logistics	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	Services	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	IT	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	Total	33.00	33.00	33.00	33.00	33.00	33.00
Description	2005	2006	2007	2008	2009	2010																																																										
Property tax	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
Tax on land	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
Administrative	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
Marketing	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
Logistics	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
Services	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
IT	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00																																																										
Total	33.00	33.00	33.00	33.00	33.00	33.00																																																										
<p>(i). <u>Capital employed:</u></p> <p>(i). <u>Fixed Assets:</u></p> <p>(a). <u>Gross Fixed Assets:</u></p> <p>The value of gross fixed assets at the beginning of the year 2005 as reflected in the Cost statement does not include the value of furniture and office equipment amounting to Rs.301.14 lakhs as shown in the fixed assets schedule forming part of annual accounts of NSICT.</p> <p>(b). <u>Additions to gross block:</u></p> <p>The additions to the gross block of fixed assets proposed for the years 2008 to 2010 appears towards replacement of the existing assets like ITVs, Terminal Operating Software &amp; hardware, reachstaker / empty handler, office equipment / furniture etc., and civil work for Customs Office and ICD Office etc. In this regard, NSICT to furnish / clarify the following:</p> <p>(i). Documentary evidence like purchase order / bills paid relating to the assets proposed to be added during the year 2008.</p> <p>(ii). The evidence of action taken to procure assets to be added during the years 2009 and 2010.</p> <p>(iii). The details of additions to gross block furnished by NSICT in Form - 4B are incomplete. Please detail the impact of the additional investment on the following aspects:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a). Reduction in unit operating cost</li> <li>(b). Additional traffic</li> <li>(c). Improvement in operational efficiency</li> <li>(d). Additional capacity arising out of replacement of assets</li> </ul>	<p>The value of Gross Fixed Assets including the value of furniture and fixture is included and corrected. However there is no change to capital employed or form 3A.</p> <p>(i). (NSICT has furnished the details of the expenditure incurred upto May 2008 for replacement of assets supported by documents.)</p> <p>(ii). The reachstakers/ Empty Handlers purchased by NSICT in the year 2001 are due for replacement in 2009. Since it will complete its useful life the replacement is budgeted for.</p> <p>(iii). The other assets amount to Rs.17 lakhs estimated towards replacement of office equipment, furniture etc., for year 2009 and 2010, which is just 0.03% of capital employed and does not require prior action.</p> <p>The total replacement proposed is only Rs. 20.80 Crores as against existing capital employed of Rs. 470 Crores, which is only 5% over a three-year period. The year wise explanation is given below:</p>																																																															

	<p>(iv). The treatment given in the cost statements in respect of the residual value of the assets proposed to be replaced.</p> <p>(c). NSICT confirm that the assets to be replaced are deleted from the capital employed estimated for the years 2008 to 2010.</p> <p>(d). NSICT to note that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. A confirmation in this regard to be furnished.</p>		<p><b>2008</b></p> <p>(i). <u>Tractor-Trailers</u>: At present, NSICT has 4 No. of TTs which are due for replacement. These are being used in the Engineering for delivery of fuel to RTG, Shifting spreader for replacement etc. This does not add to capacity of the terminal.</p> <p>(ii). <u>Hardware/Software</u>: The terminal operating software has been operating for more than 7 years. The existing software version used by NSICT is not supported by the vendor. Life cycle of a software is not more than five years and hence replaced. This is required for very operation of terminal and does not add any capacity.</p> <p>(iii). <u>Customs Office</u>: This is basically for customs seating arrangement in the terminal</p> <p><b>2009</b></p> <p>(i). <u>Reach-stacker/ empty Handler</u>: At present, NSICT has 3 No. of Reach-staker and 2 Empty Handlers which were purchased in 2000 – 2001 and are due for replacement. They are basically deployed at ICD for handling trains and ITHRO activity. These equipments help in faster turn around of trains and do not increase the Capacity of terminal on the Wharf. These are supporting equipment for us to perform better. The software/ hardware replacement does not have residual value. NSICT has not considered scrap value since it is assumed that the amount realized on disposal will be in line with its written down value.</p> <p>NSICT has confirmed that the assets replaced are deleted from the capital employed. Further, the Return given on Capital employed is on net fixed asset, which is after depreciation.</p> <p>It is confirmed that only completed and commissioned assets are counted for capital employed.</p> <p>(ii). <u>Deletions from the Gross Block</u>:        (a). Form 4 – B relating to details of additions to gross block contained in the proposal filed by NSICT shows that the proposed investment during the years 2008, 2009 and 2010 are for replacement of existing assets. While the NSICT has considered deletion of existing assets from the gross block of assets for the year 2008, no such deletion of existing assets sought to be replaced by it during the year 2009 and 2010 are mentioned. Please clarify.</p> <p>(b). NSICT has proposed deletions in its gross block of assets in the year 2008. The treatment given in the cost statement to the anticipated profit or loss from sale of the assets deleted in the year 2008 may be explained.</p> <p>Annex-14 to letter dated 4 July 2008 furnished by NSICT shows that the gross value of the assets proposed to be replaced during the years 2009 and 2010 are entirely offset by accumulated depreciation.</p> <p>The software / hardware replacement does not have residual value – NSICT has not considered scrap value since it is assumed that the amount realized on disposal will be in line with its written down value.</p>
--	---	--	---

<p><b>(i) Working Capital:</b></p> <p>(a). NSICT has claimed Sundry Debtors as a part of working capital for the years 2005 to 2007 at Rs.10.31 Crores, Rs.3.31 Crores, and Rs.8.43 Crores, respectively. Likewise, it has estimated Rs.8.53 Crores, Rs.9.62 Crores and Rs.9.72 Crores for the years 2008 to 2010, respectively. The above said sundry debtors balances are seen to be lower than the two months terminal charges payable by Indian Railways as mentioned in the cost statement. In this context, the NSICT to furnish bills/ documentary evidence to show that the Terminal Charges are payable by Railways to NSICT during the years 2005 to 2007. The workings for the estimated two months terminal charges payable by Indian Railways during the years 2008 to 2010 may be furnished.</p>		<p>The amount indicated towards outstanding for two months estimated income is not relevant as NSICT has considered debtors in line with past trend which is reasonable and lower than the norms specified in March 2005 guidelines. [Sundry Debtors claimed for the years 2006 and 2007 are found to be as per the values mentioned in the audited accounts for the respective years.]</p>
<p>(b). Workings for the inventory comprising of capital spares inventory and other inventory shown as part of working capital for all the years under consideration keeping in view Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines.</p>		<p>The inventory is computed as per norms specified under 2.9.9 considering one year's average consumption of spares excluding fuel. [The components of current assets considered by NSICT are Sundry debtors, fuel &amp; other and pre-payments.]</p>
<p>(c). NSICT has not considered cash balance as part of working capital.</p>		<p>As per Clause 2.9.4 of guidelines, Cash is not to be considered as part of working capital calculation. Hence it is not considered.</p>
<p>(d). The nature of pre-payments considered by NSICT as part of working capital may be intimated with workings for all the years under consideration.</p>		<p>Pre-payments comprise of advances to employees, suppliers, Pre-payment of rent and insurance, etc. (NSICT has furnished year wise breakup of the pre-payments for the years 2005 to 2010.)</p>
<p><b>E. Scale of Rates:</b></p>		
<p>(i).</p> <p>The definition for "NSICT PL" furnished at Section 1.2 of the draft Scale of Rates is incomplete.</p>	<p>The name may be corrected to Nave Sheva International Container Terminal Private Ltd., a company incorporated in India, its successors and assigns.</p>	<p>The purpose of including this clause is to ensure that the course of action to the defaulting party is clearly established. NSICT is a private terminal operator.</p>
<p>(ii).</p> <p>The proposed Section 2.7 deals with timing of payment by users. Section 58 of the Major Port Trusts Act, 1963 already contains a provision for timing of payments. Therefore, it may not be required to notify the proposed Section 2.7.</p>	<p>NSICT agrees that the rate applicable should be the rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.</p>	<p>Ever-since operations, NSICT has not permitted the shipping lines to carry out any operations relating to lashing / unlapping or any other service inside the port premises due to safety and security reasons. In view of that we do not wish to include any rebate structure in the published</p>
<p>(iii).</p> <p>The proposed note 2.8 (ii) governing levy of penal interest may be modified in line with clause 2.16.2 of the revised tariff guidelines and the rate of penal interest to be updated.</p>	<p>NSICT agrees that the rate applicable should be the rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.</p>	<p>Ever-since operations, NSICT has not permitted the shipping lines to carry out any operations relating to lashing / unlapping or any other service inside the port premises due to safety and security reasons. In view of that we do not wish to include any rebate structure in the published</p>
<p>(iv).</p> <p>In the proposed note 2.10, NSICT has stated that the proposed charges for handling of containers include the cost of rendering lashing/ unlapping services. NSICT to propose rebate based on cost of rendering lashing/ unlapping services.</p>	<p>NSICT agrees that the rate applicable should be the rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.</p>	<p>Ever-since operations, NSICT has not permitted the shipping lines to carry out any operations relating to lashing / unlapping or any other service inside the port premises due to safety and security reasons. In view of that we do not wish to include any rebate structure in the published</p>

	unloading services, when such services are not provided by the NSICT.	tariff.
(v).	With reference to the proposed Section 2.11, which governs levy of penalties for non-performance of contractual conditions by the NSICT / users, it may not be possible for this Authority to notify the proposed conditionality permitting unguided discretion to the NSICT to set contractual conditions for performance and penalties. Therefore, the NSICT is to furnish the datum for measuring efficiency, which will be incorporated as conditionality in the Scale of Rates for NSICT.	NSICT's scale of rates is based on average productivity of 20 moves per hour in line with concession agreement. The contractual conditions, which can be mutually agreed with the customer, will not have performance penalties exceeding 10% of published tariff.
(vi).	The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying the proposed tariff hike to be listed out.	NSICT is not proposing any further improvement in productivity. The tariff increase is essentially originating from increase in royalty from Rs. 1,194 per TEU to Rs. 2,086 per TEU in July 2010.
(vii).	The NSICT to justify the unit rates in the draft Scale of Rates with reference to the cost of rendering the relevant services.	The unit rates are in line with the March 2005 guidelines and the existing NSICT tariff after considering proposed increase percentages.
(viii).	Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle, the following provisions in the proposed Scale of Rates to be incorporated (a). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NSICT. (b). In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of NSICT or any other reasons attributable to the NSICT, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed. (c). The users will not have to pay storage charges for the period during which NSICT is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.	NSICT agrees to the amendment.  NSICT agrees to this, provided clause 2.11 as proposed by NSICT is incorporated in the tariff.  NSICT agrees to the amendment.
(ix).	The NSICT is requested to list out separately the services proposed to be rendered for levy of rates proposed in Section 1 to 4 of the draft Scale of Rates.	NSICT's tariff under section 1 to 4 clearly indicates the activity for which the charges are levied under A, B, C and D.
(x).	(a). NSICT to explain the reason for dispensing with the existing sliding scale for handling transhipment containers and proposing single rate irrespective of the volumes.	The transhipment containers already enjoys 50% rebate as compared to normal containers. Since commencement of operations, no customer has qualified for the volume rebates over discounted tariff. The traffic projections are

	(b). The services proposed to be provided for transhipment containers may be listed.	also based on same assumptions. In event if this rebate is maintained, any increase in transhipment volume will have significant increase in royalty payment by NSICT and disturb the entire financial projections of NSICT submitted in the tariff application. In order to avoid that, the rebates are not considered in the tariff.
(xi).	192% hike proposed for handling ODC for yard to CFS (sub-section B), yard to rail (sub-section C) and yard to truck (sub-section D) as compared to the rates proposed for identical operations of normal containers to be justified with a list of additional services proposed to be provided for ODCs.	The existing rates of NSICT are twice the rate of normal handling charge. The same ratio has been maintained. The reason for a higher charge for ODC box is that the time taken to handle the box at wharf/ yard is atleast three times more than the normal containers. Also it requires special devices like slings etc for handling.
(xii).	By Order dated 15 November 2000 revising the Scale of Rates of NSICT, provision for allowing rebates to users for carrying out various operations with their own arrangement were introduced in the Scale of Rates of NSICT. The reason for dispensing with the existing arrangement for giving rebate to the users to be explained.	Ever since the operations, NSICT has not permitted the shipping lines to carry out any operations inside the port premises due to safety and security reasons. Allowing outside parties to carry any operations within the terminal will also affect the productivity of the terminal. In view of that any rebate structure is not included.
(xiii).	The Note No. 1 proposed under Section – 7 may not be required as the definition of shut out cargo is already included as definition under Section– 1.	NSICT has withdrawn the Note-1 vide its letter dated 8.7.2008.
(xiv).	(a). The proposed charges for reefer monitoring and connection (Section – 8) may be reviewed in line with Clause 5.7.1. of the revised tariff guidelines, which stipulates unit of levy at 4 hourly unit basis.  (b). The proposed charges for reefer monitoring and connection are also applicable for restow reefer containers. That being so, the reasons for proposing additional electricity charges on restow containers as proposed in the Note – 4 under Section - 8 are not clear.	These charges are associated to the infrastructure established. As per scale of rates the storage charges also are on 24 hours basis and the existing practice should be allowed to be continued. The present estimates of reefer monitoring and connections are based on 24 hours cycle. If change is made, the price increase required will have to be higher by at least 100% of existing rates to achieve the desired return. This is in line with existing tariff statement notified by the authority and it clarifies that reefer monitoring charges are applicable to Restow containers also. (subsequently, the NSICT has withdrawn the Note-4 vide its letter dated 8.7.2008)
(xv).	(a). The proposed Note – 1 under Section 9 governing the commencement of storage period may be modified in line with Clause 5.8.1. and 5.8.2. of the revised tariff guidelines. (b). The NSICT has proposed first 7 days as free days for storage of ICD containers (Sl. No. 4 of Section 9 – Dwell time charges). However, the proposed conditionality No. 3 under Section 9 which governs free days and levy of storage charges appears to	The existing free days proposed are based on 24 * 7 operations. The income projections are based on these norms. If the storage period is modified in line with Clause 5.8.1 and 5.8.2, we request the Authority to reduce the free days by one more day from what is proposed. The responsibility of the trains at the terminal is not that of operator. It is the responsibility of the lines as the lines have direct relationship. Accordingly free days of 7 days as recommended by Port will be available for ICD containers. Conditionality No. 3 specifies that in order to avail 7 days free period, the shipping

	<p>contradict the tariff item proposed at Sl. No. 4 of Section 9 – Dwell time charge.</p>	<p>lines have to submit the documents within 48 hours of arrival so that these containers can be properly planned. If required ICD documentation is not submitted within 48 hours of discharge of container, the benefit of 7 free days will not be available. Hence the statements are not contradicting.</p> <p>For sake of clarity the clause can be reworded as:</p> <p>"In case of ICD container, if the documentation is submitted within 48 hours of date of landing of container, the storage period of 7 free days for loading the container on rail will be applicable, else storage charges shall be applicable from the day following the day of landing up to the date of loading / delivery of the container".</p>
	<p>(c). The NSICT to explain the rationale behind prescribing storage charges for Over dimensional containers at 3 times the rate for normal containers. (Refer note 6 under Section – 10). The storage charges for over dimensional containers may depend on the actual number of ground slots the respective category of ODC occupies under respective slab structure proposed in Section 9. Review the proposed note 6.</p>	<p>NSICT has a very small container yard and hence the operations are hugely constrained by its size. ODC containers coming at NSICT occupy much more ground slots than a normal container. This greatly constrains operations and even though it occupies more than one ground slot, storage revenue on only one ground slot is chargeable. In order to eliminate this anomaly, NSICT had proposed that the storage charges be based on the actual number of ground slots the respective container actually occupies. Even though this was not there from inception, it is a serious constraint for us. ODC Containers also do not allow more than 1 high stacking of containers. NSICT has only proposed to charge for the no. of ground slots occupied at the ground level and has not proposed any charge for the slots lost above the ground level (as normally, containers are stacked 4-high). This principle of slots killed is also followed by shipping line when pricing ODC containers on board the vessel.</p>
	<p>(d). NSICT has prescribed a premium of 50% for storage of hazardous containers at note 7 under Section – 10. This note will be governed by clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines, which prescribes a premium of 25% on the handling and storage charges for hazardous containers.</p> <p>(e). The dwell time charges proposed by the NSICT for storage of containers includes dwell time charges for empty containers. That being so, the proposed separate note No. 8 to govern levy of storage charges on empty "auction container" may not be necessary. The rationale behind the proposed note No. 8 to be explained.</p>	<p>Though the present estimates of hazardous containers storage are based on existing norms of 50% premium, change made in line with guidelines will affect the income projections. However since this volume is not very significant income projections, NSICT agrees to the authority's suggestion.</p> <p>This is only a clarification in case of a container under auction where de-stuffing is done in the terminal and container changes status from loaded to empty container.</p>
(xvi)	<p>As regards the proposed charges for handling transhipment containers, it is to be noted that in respect of a container discharged by the NSICT but loaded by the JNPT at its terminal the additional levy towards inter-terminal transfer of containers will be governed</p>	<p>The process and the activity required to be carried out is specifically defined and for activities undertaken by NSICT, NSICT scale of rates will apply.</p>

	by the rates prescribed in the Scale of Rates of JNPT and not at the rates proposed by the NSICT.	
(xvii).	<p>(a). Each of the rates for the tariff items proposed under Section -11 (miscellaneous charges) to be justified with cost details</p> <p>(b). NSICT has proposed different rates (Sl. No. X of Section 11) for 20' and 40' for non-declaration / misdeclaration of hazardous containers. The rate proposed for 40' containers is at 1.5 times of the rate proposed for a 20' container. The rate need not vary with reference to the size of the container for the purpose of levy of a charge for non-declaration / misdeclaration. The NSICT to consider to adopt the proposed rate for 20' containers as a rate for non-declaration / misdeclaration of a container of 40' also.</p> <p>(c). NSICT has proposed a new charge for opening one door of the container. The existing practice in this regard and the charges levied, if any, giving reference to authorization of this Authority to be intimated.</p>	<p>NSICT do not maintain activity based costing and hence this cannot be provided.</p> <p>Non declaration and mis-declaration of containers is risk for terminal operations. This requires shifting of container to the appropriate slots and transportation and extra lifts. Hence the charges proposed for 40' container at 1.5 times the 20' container is in line with clause 5.4 of the March 2005 guidelines.</p> <p>NSICT has not been charging for this service in past.</p> <p>At present the shipping lines are carrying out containers for open door containers just outside the container date. By introducing this tariff item we are providing this option to shipping lines to take these services of NSICT and carry out within the terminal.</p> <p>The above is purely based on request of customer and is voluntary.</p>
	(d). NSICT has proposed a levy of US\$ 5000 per hour for the overstay of the vessel due to user's fault. The NSICT is requested to intimate the relevant provision of the Licence Agreement entered between the NSICT & JNPT authorizing the NSICT to collect the vessel related charges.	As demands made on the terminal infrastructure is enormous and with fixed window for various services and vessel overstay due to the fault of the user, the user will have to pay the charges as it affects entire schedule of the terminal. There have been numerous instances of users immobilizing engines remaining at the berth for long period of time. This misuse has to stop and the vessels have to leave berth once asked to do so. The terminal operator cannot have their assets and other customers wait for berth due to action of vessel operator refusing to vacate the berth when instructed. It must be understood that the terminal operator has no other means of making the vessel vacate the berth other than applying a penal charge for overstay so as to ensure this acts as a deterrent.
(xviii).	(a). The proposal of the NSICT to retain efficiency gain does not appear to be in line with Clause 2.4.1 of the revised tariff guidelines. Clause 2.4.1 stipulates that the benchmark for efficiency will be the average of the past performance of the same operator at the same terminal. Comparison of the performance of an operator with different operators at other terminals is not envisaged in the revised tariff	TAMP in its general revision Order of JNPT (2006) and GTIPL (2006) decided capacity for the said terminals at 15.40 lakh TEUs and 13.30 lakh TEUs. The quay length and yard area of JNPT, GTIPL and NSICT are given below:

	JNPT	GTIPL	NSICT
Quay Length (metres)	1125	712	600
Yard area (hectares)	55	40	28
Capacity (lakh TEUs)	15.40	13.30	11.00
Utilisation	64.00%	83.17%	100%

	guidelines.	<p>Guideline 2.9.10 categorically states that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2008 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. TAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal design capacity of a facility.</p> <p>It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earlier Orders of NSICT, JNPT and GTPL. If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous.</p> <p>Based on the precedent Orders of TAMP and the Optimal Capacity model, the quay capacity for NSICT works out to 11.90 lakh TEUs and yard capacity works out to 10.20 lakh TEUs. The latter among the two (10.20 lakh TEUs) has to be adopted. Yet, NSICT has adopted 11 lakh TEUs as its optimal capacity.</p> <p>Based on above, the efficiencies claimed by NSICT are the gains arising from over utilization of the capacity.</p>
	(b). Clause 2.4.1. of the revised tariff guidelines further stipulates that the benchmark for efficiency will be the actual cost reduction achieved due to efficiency improvement in the previous tariff cycle. 50% of such cost reduction has to be considered for estimating the relevant expenditure while fixing tariff for the succeeding tariff validity period.	NSICT has retained the gains of over utilization of the capacity and not as specified under clause 2.4.1, which covers the cost reduction.
	(c). In this backdrop, the NSICT to furnish an analysis with workings showing a comparison of the relevant items of actual variable cost incurred during the period from 2000-01 to 2004-05 with the corresponding relevant items of actual variable cost incurred during the years 2005-06 to 2007-08. If any cost reduction in the relevant items of variable cost emerges, 50% of such cost reduction may be accounted for in the estimations of corresponding relevant items of variable cost projected for the years 2008, 2009 and 2010.	NSICT has retained the gains of over utilization of the capacity and not as specified under clause 2.4.1, which covers the cost reduction.

9.1. A joint hearing on the case in reference was held on 30.6.2008 at the office of this Authority. The NSICT made a power point presentation highlighting the need to allow full pass through of royalty and restrict the tariff computation to an optimum capacity level of 1.1 million TEUs per annum. During the joint hearing, the NSICT, JNPT and the users have made their submissions.

9.2. The JNPT, as agreed at the joint hearing, has furnished a copy of the legal opinion obtained by it on the contention of NSICT about 'change in Law' vide its letter dated 16 July 2008. The NSICT also has submitted a separate legal opinion obtained by it vide its letter dated 31 July 2008. Generally, both the legal opinions deal with the question of 'change in law'.

9.3. The legal opinions obtained by JNPT and NSICT counter each other. While the legal adviser of JNPT has concluded that there is no change of law whereas the advice received by NSICT suggests that the policy of allowing only partial pass through of royalty, which came into effect from March 2005, is a change in law. It appears from both the opinions that the issues deliberated are about seeking or admitting relief for change in law under the Licence Agreement.

10. The NSICT vide its letter dated 3 July 2008 has reiterated its arguments presented at the joint hearing and has furnished its responses arising out of the hearing. The main submissions made by the NSICT are summarized below:

- (i). (a). JNPT invited bids for a container terminal having a 600 metres quay line and 28 hectares of land. Capacity at the time of the bid was assessed at 6 lakh TEUs. JNPT's invitation to bidders envisaged 20% increase in tariff every three years. Tariff computation by major ports was cost based plus a profit margin of around 18-20% on capital employed during the time the bids were submitted.
- (b). NSICT was the highest bidder and accordingly JNPT issued a letter of Intent in February 1997 and the Licence Agreement was signed on 3 July 1997.
- (ii). (a). Tariff plays a major role in ensuring the viability of any business. A situation has arisen where as a result of previous Order, a tariff review is required.
- (b). The LA calls upon NSICT to approach the Authority from time to time for fixation of tariff. Thus, NSICT would approach Authority when need or occasion arises for a tariff review viz. expiry of the tariff validity or when a situation arises which seeks a review.
- (c). NSICT tariff validity expires in August 2008 and its financial viability is being threatened by mounting losses if the current situation prevails. Due to disallowance of royalty, it is estimated that NSICT will earn Rs.6.30 crores in 2009 and start making loss from Rs.15 crores in 2010 to Rs.58 crores by 2013.
- (iii). (a). Guideline 2.9.10 categorically states that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2008 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. TAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal/ design capacity of a facility.
- (b). It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earlier Orders of NSICT, JNPT and GTIPL. If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous.
- (c). Based on the precedent Orders of TAMP and the Optimal Capacity model, the quay capacity for NSICT works out to 11.90 lakh TEUs and yard capacity works out to 10.20 lakh TEUs. The lower among the two (10.20 lakh TEUs) needs to be adopted. Yet, NSICT has adopted 11 lakh TEUs as its optimal capacity.

(d). It is reiterated that NSICT is neither applying nor seeking application of the 2008 guidelines for computation of tariff. Only the capacity model has been utilized.

(iv). (a). There is no dissent that royalty is a cost. It was only because of the royalty, that NSICT was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not allow inclusion of royalty in computation of tariff. Even the current allowance of 2<sup>nd</sup> highest royalty is not in line with bid conditions. TAMP in all its Orders except the March 2006 Order have allowed complete royalty in computation of tariff.

(b). A comparison of the royalties between NSICT and 2<sup>nd</sup> highest bidder is as below:

Particulars	NSICT	2 <sup>nd</sup> highest bidder
NPV of royalty quoted (Rs. In crores)	312.00	225.00
Volume guaranteed (in Million TEUs)	15.25	16.60
Total Royalty (Rs. In crores)	4039.00	4345.00
Average royalty per TEU (Rs.)	2601.00	2617.00

(c). As per the Ministry's Order no. PR/14019/C/2002-PG it has clearly stated that the position of royalty being not factored in is to be clearly indicated in the bid documents, while inviting bids. There were no conditions regarding disallowance of full or part royalty in the JNPT's invitation to bidders.

(d). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and results in change of law. This adversely affects NSICT's right to operate the facility. As per the said guideline, royalty will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator. By disallowing part of royalty, loss does occur. Hence if loss arises, full royalty is to be allowed.

(e). It may be incorrect to use the NPV of the cash flow to the port over the licence period for determination of quantum of royalty paid. Such a method results in a loss to the operator.

(f). As per Clause 2.8.1, royalty shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the licence period was Rs.4345 crores as against Rs.4039 crores by NSICT. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to Re.2617/- as against Rs.2601/- of NSICT. Hence full royalty paid by NSICT must be allowed. There can be no other interpretation of the said guideline and hence the position with regard to royalty adopted by TAMP in March 2006 cannot be adopted now.

(v). (a). The retained earnings arise from over utilisation/ excess utilisation of capacity, which has been done to facilitate and accommodate trade growth. The 50% adjustment as per Clause 2.1.3 has a disincentive to the operator to increase his asset utilisation.

(b). If NSICT were to operate at the assessed capacity, then the trade would pay Rs.5000/- per TEU resulting in an excess outflow by trade of Rs.135 crores per annum and would have also limited the ability to increase the EXIM trade. The government has benefited from the revenue through increase in commerce, vessel related charges, royalty payment and growth in EXIM business. Shipping lines have also been benefited by deployment of larger vessels with lower scale of economy, faster turn around time etc. Though every one has benefited from NSICT's over utilisation, NSICT has been penalized through adjustment of gains from over utilisation. This cannot be said to be a fair position.

- (c). Clause 2.4.1 also deal with retention of gains, cost reduction and not with retention of gains from over utilisation of capacity.
- (d). The adjustment of retained earnings is not in line with the bid conditions or with tariff setting process followed during the bid submissions.
- (e). Based on the above, NSICT should be allowed to retain the complete gains from over utilisation of capacity. Moreover, there is no prohibition in the guidelines from NSICT retaining the same.
- (vi). If the current practice is followed without consideration to NSICT's submission, the loss position that arises over the next four years to NSICT is as follows:

Volumes (TEUs) per annum	Loss (2008 – 2011) (Rs. In crores)
At 11 lakh TEUs	482
At 14.70 lakh TEUs	898
At 6 lakh TEUs	285

11. The NSICT vide its letter dated 22 July 2008 has reiterated its earlier submissions regarding royalty, efficiency gain, yard capacity and adjustment of past gains for the period 2001 to 2004. The submission of NSICT are summarised below:

- (i). (a). Clause 2.8.1 of the guidelines neither existed as part of port privatisation policy nor in invitation to bid of JNPT at the time of bidding and signing of agreement. The clarification of Government of India made in the year 2003 regarding admissibility of royalty as cost is not applicable for NSICT.
- (b). Though we do not admit Clause 2.8.1 of the guidelines, it denotes that allowable royalty shall be the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder, which is in line with our claim.
- (c). In the previous Order of March 2006, the use of Net Present Value in determining the allowable royalty is not correct. The NPV method compares the value of the rupee to day to the value of that some rupee in future on the basis that the purchasing power of rupee declines over time on account of inflation. JNPT used this particular method to determine the successful bidder. This, however, cannot be said to apply in determining of tariff because under no circumstances the purchasing power of the rupee or the time value of money needs to be considered for tariff setting. The only way of determining the amounts is consideration of the total amount bid by NSICT and the second highest bidder which are as follows:

NSICT	-	Rs.40,38,79,75,000
Second highest bidder	-	Rs.43,44,82,50,000

The average royalty per TEU bid by NSICT and the second highest is as follows:

NSICT	-	Rs.2801 per TEU
Second highest bidder	-	Rs.2611 per TEU

NSICT's claim for full royalty is valid.

- (ii). (a). The capacity of NSICT is 11,00,000 TEUs. Our calculations of capacity are in line with the standard design capacity model under guideline 2.9.10 as well as previous capacity for similar terminals at JNPT.

(b). Traffic to be considered under guidelines 2.5.1 cannot be in excess of the capacity determined under guideline 2.9.10. any attempt to do so would frustrate the objective of the guideline that return needs to be linked to capacity and just and fair returns to ports. The Authority needs to reward the economic use of resources, efficiency in performance and optimum investment. The Authority shall be failing in fulfillment of the objective of rewarding over utilisation of capacity by adopting traffic in excess of 11,00,000 TEUs.

(c) It is clarified that the applicability of guideline 2.4.1. is not considered as NSICT is dealing with the gains arising from over utilisation of capacity.

(d). Following is the statement showing ROCE earned as per TAMP guidelines considering efficiency gain:

Sl. No.	Particulars	Years			Total
		2005	2006	2007	
	Traffic (in TEUs)	1311193	1344574	1471723	
1.	Total operating income	44682.73	39236.82	41672.96	125592.61
2.	Operating cost	14574.59	18465.83	24610.18	57650.60
3.	Depreciation	4853.14	4787.05	4624.88	14265.07
4.	Overheads	2693.98	2059.76	1811.48	6565.22
5.	Operating surplus	22561.03	13924.28	10626.42	47111.73
6.	Loss on sale of assets	116.44	30.88	35.61	182.93
7.	Surplus	22444.59	13955.16	10662.03	47061.77
8.	Capital employed	66016.86	58803.64	54587.11	—
9.	ROCE	9902.53	8820.55	6733.97	27457.05
10.	Net surplus	12542.06	5134.61	1928.06	19504.73
11.	Efficiency gain	(5460.58)	(4422.98)	(5278.64)	15162.21
12.	Net surplus	7081.48	711063	3350.59	4442.52

Calculation of efficiency gain

1.	Volume as per capacity	1100000	1100000	1100000
2.	Actual volume done	1311193	1344574	1471723
3.	Volume achieved due to efficiency	211193	244574	371723
4.	Additional revenue due to efficiency	7185.75	7127.74	10513.92
5.	Less associated Variable cost (including royalty)	1725.17	2704.75	523.28
6.	Contribution	5460.58	4492.98	5278.64

From the above table, it may be noted that the gains of Rs.151.62 crores accrued for the years 2005 to 2007 need to be completely allowed to the operator.

(iii) The optimal yard capacity is 70% of the maximum number of container that could pass through the yard in a year.

We have considered 6222 ground slots in the calculating of yard capacity of 10,10,052 TEUs. The area utilised by the 6222 ground slots is 110101M<sup>2</sup>. Therefore, utilizing the area of 11 HA actually occupied by ground slots the optimal yard capacity is

$$\frac{0.70 \times 11 \times 2.5 \times 355 \times 283}{2 \times 1.3} = 5,18,862 \text{ TEUs}$$

It may be noted that the yard capacity considered by us is indeed much higher.

(iv). The Authority adjusted 50% of the gains arising for period 2001 to 2004 in line with guidelines 2.13 in August 2005 order. 1998 guidelines did not contain any stipulation which allowed for such adjustment. Such adjustment in our opinion is not valid and should not be done.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i). The proposal of NSICT is for a general review of its tariff fixed vide the earlier tariff orders dated 22 July 2005 and 7 March 2005 which was valid for a period of 3 years from the date of notification of the former Order. The proposal seeks an increase of about 46% over the existing tariff and has drawn attention to various issues for the consideration of this Authority. The NSICT in its proposal has claimed full pass through of royalty mainly on the grounds that the tariff guidelines 2005 on partial pass through of royalty is against the basic tenets of the bid conditions and tantamount to 'change in law'. It also pleads for fixing tariff with reference to capacity and not based on actual traffic so that the benefit of volume efficiency would be available to the operator. The NSICT has also disputed the correctness of adjustment of past surplus for the period upto 2004-05 as there was no concept of excess returns / computation of efficiency gains prior at the time when it submitted its bids and upto 31 March 2005.

(ii). (a). The existing terminal-wise cost plus approach to tariff setting takes into account the traffic volumes achieved at a terminal in the past period and the expected growth for the future. The records for the past period show that there is a surge in the volumes handled at the NSICT which is one of the reasons for the tariff reduction effected in the year 2005. Though, one can argue whether the volume increase at the NSICT is solely due to the efforts and efficiency of the operator, it cannot be denied that the NSICT has done well to manage the increased throughput levels at its terminal. Nevertheless, the argument of NSICT that the increased volumes have been handled because of its efficiency and better utilisation of available resources cannot be brushed aside. Clause 2.2. of the tariff guidelines, 2005 requires TAMP to be guided, among other things, by the factors which will encourage competition, economical use of resources, efficiency in performance and optimum investment. There is, therefore, a need to reward performance which enhances output due to efficient use of resources. Tariff fixation cannot be a mere arithmetic exercise in the cost plus framework but the one which balances the interest of users and port operators and needs to take into account the long term financial viability of operators so as to encourage flow of much needed private investment into the port sector.

(b). This Authority finds it to be a reasonable approach to determine tariff with reference to standard capacity of the terminal instead of the actual volumes achieved or achievable. An operator can handle volumes beyond the standard capacity by improving efficiency and/or by infusing more capital. Such an approach of tariff fixing cannot, however, recognise any expenditure incurred to handle volumes above the standard capacity and the additional capital deployed. At the same time, an operator will not be put to disadvantage by reduced tariff on account of higher volumes handled by him beyond the standard capacity. It is, therefore, a better approach to determine tariff with reference to certain pre determined standards of operations and asset utilisation, instead of relying solely on the actuals of an operator. Such a normative approach benefits an

efficient operation and at the same time protects the interest of the users by not allowing cost of inefficiency to be passed on to the users in the name of actuals. While stipulating that the existing cost plus approach would continue, clause 2.4.1. of the tariff guidelines, 2005 also mentions about the attempts to be made to evolve a normative approach. This Authority constituted a National Level Working Group on normative cost based tariff for container related charges. The Working Group, which was headed by Shri S. Prabhakaran, former Secretary to Govt. of India and included representatives of some of the private container terminals also, could not recommend any specific norms for implementation in respect of the existing terminals and instead suggested that a terminal specific approach towards efficiency improvement as specified in clause 2.4.1. of the tariff guidelines would be the workable option. It has to be recognised that the efficiency improvement dealt by clause 2.4.1 of the tariff guidelines is restricted in its application only to the cost reduction achieved and that too, with reference to the performance level of the same operator in the previous cycle. As pointed out by NSICT, providing cushion for cost reduction may not always reward the whole range of efficiency, particularly the volume increase beyond capacity levels. It, therefore, appears reasonable to adjust the existing approach to recognise the volume efficiency which is possible by considering the traffic level as per the standard capacity of the terminal. The standard capacity level is, however, to be required to be determined by following an established method.

- (c). Clause 2.9.10 of the tariff guidelines, 2005, *inter alia*, mentions about standardizing the method of determining designed capacity of ports. The said provision is used in the context of reducing the return on capital for under-utilisation of capacity. Since no reduction in the return allowed to NSICT is effected in the earlier tariff order, the question of determining the capacity of NSICT based on standard method did not arise in the past. The NSICT bid was evaluated based on a minimum guaranteed volume of about 6 lakh TEUs. The actual volumes handled are, however, much higher. Further, in a standard capacity based tariff setting, an operator cannot be allowed to take benefit on the basis of his own assessment of capacity. The Government has recently announced the policy guidelines for fixing upfront tariff for PPP projects which were notified as tariff guidelines, 2008 in February 2008. These guidelines, *inter alia*, provide the method of determining optimal capacity of a container terminal, which is applied to determine upfront tariff for the new container terminals across the major ports in the country. This Authority would like to treat the method given in Tariff Guidelines of 2008 to determine the optimal capacity as a standard method for time being, till a better alternative is evolved. The formula prescribed in the 2008 guidelines is applied to determine the standard capacity of NSICT to analyse this case.
- (d). This Authority does not find any merit in considering the approach of the NSICT to determine its capacity with reference to the assumed capacity level of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and the Gateway Terminal (India) Private Limited (GTIPL). It has to be recognised that the capacity of JNPT and GTIPL quoted by the NSICT are not determined with reference to the method prescribed in the tariff guidelines of 2008. The capacity needs to be assessed based on the normative asset and performance for a terminal and not by comparing with other terminals in the vicinity. If the method prescribed in the tariff guidelines of 2008 is applied, the standard capacity of NSICT, as explained subsequently, works out to 1.195 million TEUs which is considered as traffic level in this analysis. It is noteworthy that the standard capacity determined for NSICT is nearly double of the minimum throughput guaranteed under the license agreement.

(iii). (a). While the traffic forecast is restricted to standard capacity, the implications of applying all the norms prescribed for determining operating and capital expenditure in the case of the existing terminals need to be analysed in consultation with all concerned. This Authority, therefore, would like to firm up the revised approach after consulting all concerned on adopting such norms.

(b). The existing approach permits only partial pass through of royalty / revenue share and that too only in respect of those terminals where bidding process was completed before July 2003. The normative approach as per the 2005 guidelines does not permit any pass through. It is, therefore, not feasible immediately to adopt the 2005 guidelines fully, without suitably adjusting the approach given in those guidelines to meet the requirements of the existing terminals.

(c). While the tariff computation follows this approach of permitting only partial pass through of royalty, in actual transaction the entire royalty amount has to be paid by an operator to the Port trust. Therefore, the revised approach to be evolved needs to address the issue of providing an avenue which will allow the operator to meet the financial obligations arising from the Concession Agreement through better utilisation of assets, productivity improvements and cost-reduction measures. In this context, the existing approach where the past surplus is assessed in every cycle for adjustment in future tariff may have to be revisited.

(d). Another issue associated with the existing cost plus method which needs consideration is allowing return on net assets. All assets depreciate over a period of time and, therefore, its book value reduces gradually. Consequently, the ROCE reduces over the project period if there is no regular infusion of capital and can theoretically even reach Zero level once the assets are fully depreciated. Concomitantly, the absolute size of return available to an operator thus shrinks over time due to depreciation of assets. On the other hand, the revenue share / royalty outflow increases gradually over the project period due to volume buildup and escalating the unit rate of royalty as per the concession agreement. This impairs the capacity of the operators to meet the cost not considered for tariff computation out of the return allowed to them. At the same time, it is necessary to ensure that an unintended benefit due to revaluation of capital assets does not accrue to the operators. It may be necessary to reexamine the appropriateness of allowing return on the written down value of assets.

(e). The issues discussed above clearly point towards the need for having a relook at the existing cost plus approach prescribed in the 2005 guidelines. This Authority intends to take appropriate steps to examine all the issues and to revise the approach, if and to the extend necessary. Such a review will require sometime for studying the issues, analysing the possible alternatives and consultation with the relevant stakeholders.

Further, the tariff guidelines of 2005 which were notified on 31 March 2005 have a normal validity of 5 years before which they are to be reviewed to announce the new guidelines. Therefore, this Authority decides to pass an interim order in this case applicable for a period of 1 October 2008 to 30 September 2009 which is subject to review based on the decision to be taken on the approach to be followed in the case of the existing terminals.

(iv). (a). It is needless to mention that when traffic at standard capacity level is considered, the capital and operating costs of NSICT corresponding to the

standard capacity level should only be considered. As explained earlier, the diminishing value of capital due to depreciation for the purpose of allowing return is an issue which is required to be studied further. The tariff guidelines of 2008 permit the value of assets to be taken at gross value despite allowing depreciation as an item of cost. This may be due to the fact that the investment of an operator is corresponding to the original acquisition cost of assets. In the interim approach, this Authority, therefore, decides to reckon with gross value of assets as per the books of NSICT for the purpose of allowing return in computation of annual revenue requirement for standard capacity. As can be seen in the later part of the analysis, the actual return will be only 16% on the net assets as per the 2005 guidelines, due to adjustment of royalty. It may be relevant here to point out that the gross value of assets considered now will be followed unchanged in the subsequent tariff determination of NSICT. Even if NSICT puts in more investment, it will be taken to be for the purpose of improving efficiency or handling volumes over and above the standard capacity and, therefore, the cost of such investment should be met by the operator out of the revenue from the additional volumes.

(b). The linked question is allowing operating expenses for the purpose of tariff determination. Since traffic upto the standard capacity is considered, the operating expenditure should also be in line with such capacity, irrespective of the actuals incurred by the operator. As mentioned earlier, adopting a total normative approach on the expenditure front in case of the existing terminals needs to be decided only after a detailed study and consultation. In the interim approach, this Authority is inclined to go by the actuals, of course, upto the level relevant to the standard capacity. The fixed costs are considered fully as they do not have direct nexus to the volume. Variable costs are considered only upto the volumes equivalent to the standard capacity. Depreciation on straight line method corresponding to the capital based is allowed. The details of estimating different components of cost are explained in the subsequent part. It can be seen that the operating expenditure, excluding royalty, determined by this approach is lower than the normative costs prescribed by the tariff guidelines of 2008.

(v). (a). The NSICT has sought full pass through of royalty payable by it to the Licensor port trust – JNPT under the provisions of the license agreement. The NSICT has elaborately quoted the provision of 'change in law' as per the license agreement which is mentioned in the earlier part of this Order. It may not be necessary for this Authority to dwell upon this aspect as the claim of NSICT about 'change in law' is not relevant for tariff fixing. Arguing, but not admitting, that the policy on royalty pass through constitutes a change in law, the license agreement does not prohibit any such change in law.

(b). The tariff guidelines of 2005 are issued as a policy direction under section 111 of the Major Port Trust Act by the Government. Any policy direction issued under section 111 of the MPT Act is binding on this Authority. The said policy direction also empowers this Authority to relax the guidelines for reasons to be recorded in writing. Clause 2.8.1 of the tariff guidelines, 2005 requires royalty to be taken into account for tariff computation in the BOT cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty/revenue share not being taken into account subject to a maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. Besides this provision in the tariff guidelines 2005, the Government in the year 2006 had explicitly advised this Authority to strictly adhere to the tariff guidelines relating to royalty in the NSICT case. Further, the NSICT withdrew its petition filed before the Hon'ble High Court of Bombay with a

prayer that it would approach the Ministry for consideration of the allowability of the pass through of the royalty paid to the JNPT. Even though, the NSICT has indicated in this proceeding that it has not approached the Government and requested the Authority to take a decision, this Authority is unable to take any stand contrary to the specific policy direction issued in this regard by the Government under section 111 of the MPT Act. It is for the NSICT to approach the Government on this issue, if it desires.

- (c). Without prejudice to their contention that full royalty should be allowed as an item of expenditure, the NSICT has suggested to determine the allowable pass through with reference to the actual average royalty quoted by the second bidder. The NSICT has claimed that the royalty quoted by them is less than the royalty of the second bid and, therefore, a full pass through should be allowed. At the bid evaluation stage, the royalty payable by the bidder was estimated as the product of the minimum guaranteed throughput and the unit rate of royalty quoted by them. The figures differ between the bidders for the different period of time over the project life. In order to bring them to a uniform platform, their bids were evaluated based on NPV method. Therefore, the permissible pass through is also determined based on the NPV method. In this regard, it is necessary to recall the principle followed by the Government when it decided to allow pass through subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. The Government of India decided to adopt the policy of allowing partial pass through of royalty recognising that the difference in the percentage offered by the highest bidder and the next highest bidder reflects aggressive marketing and, therefore, not to be allowed as a pass through. Therefore, the aggressiveness of NSICT in the bidding can be determined only if its bid values and those of the second lowest bid are brought to a common platform of NPV. The argument of NSICT completely ignores the time value of money. Further, it is an absurd situation to consider a winning bid as lower than that of the loser. Having taken advantage of the NPV method of assessment at the bidding stage, the NSICT cannot ask for a different treatment now. Therefore, the maximum permissible pass through is to be pegged at 69.5% of the royalty payment of NSICT, as was done in the previous tariff Order of March 2006.
- (d). Clause 2.8.1. of 2005 tariff guidelines which deals with admissibility of royalty as pass through prescribes the pass through of royalty upto the ceiling level of next lowest bidder in order to avoid loss to the operator. It is, therefore, clear that allowing pass through to the extent of 69.5% of royalty is not automatic. The actual position of NSICT irrespective of the standard capacity position considered in the tariff determination exercise is with a view to decide the extent of loss so that the quantum of pass through of royalty to be allowed can be determined within the prescribed ceiling level. This Authority finds it reasonable to assess the loss with reference to the actual capacity of the operator to meet the operating expenditure and the royalty payment as per the Concession Agreement and earn the stated level of return as per the tariff guidelines of 2005. The contribution from the volumes handled beyond the standard capacity is a source available to meet the residual royalty not considered in the tariff computation. This Authority prefers to adopt this approach in the interim as it envisages progressive reduction in the quantum of royalty, if unit rate of royalty does not undergo a change, with the increase in traffic volumes beyond the standard capacity. The details of determining the quantum of royalty pass through for the interim tariff validity period are explained in the later part of this Order. As can be seen, pass through at the level of 39.73% is sufficient as against the maximum permissible level of 69.5%.

The NSICT, in their arguments, has indicated the tariff implications in a situation where the operator decides to handle volumes around 6 lakh TEUs which is the MGT level as per the Concession Agreement. The interim approach adopted now provides an incentive to the operator to handle higher level of traffic in order improve his return. Even if the operator chooses to operate at a lower volume level, the users interest will be protected as the tariff computation will recognize traffic and cost only at the standard capacity level.

(vi). (a). As recorded in para 10(xii) of the tariff order of 22 July 2005, an additional surplus of Rs.473.42 crores over and above admissible cost and permissible return was quantified for the period 2000-01 to 2004-05. In order to smoothen the impact of this adjustment, the surplus was adjusted over a period of 5 years. Accordingly, a sum of Rs.142.02 crores was adjusted in the estimates for the years 2005-06 to 2007-08. This leaves a sum of Rs.94.68 crores to be adjusted.

(b). The cost statement filed by NSICT does not contain the abovesaid adjustment as the NSICT has mainly contended that neither the conditions at the time of bidding nor the earlier tariff guidelines contain any provision for effecting such adjustment. It has further argued that such adjustment was disincentive for better utilization of assets by an operator. As mentioned earlier, clause 2.13. of the tariff guidelines requires 50% of the benefit accrued due to estimate variations to be set off while revising the tariff. The condition imposed in the tariff order of 2000 requires the entire (undue) benefit to be adjusted. The NSICT has not challenged the condition prescribed in the tariff order of 2000, which guided the case of NSICT till notification of the tariff guidelines 2005. The NSICT was allowed to retain 50% of the surplus as these guidelines recognise the efforts of the operator in building up volumes. Therefore, adjustment of 50% of surplus coupled with the decision to spread over such adjustment for 5 years was made. That being so, this Authority does not find any force in the argument of NSICT for not considering adjustment of the balance adjustable surplus in the current tariff cycle. Since the present exercise is confined to one year period as an interim measure, one installment of Rs.47.34 crores is considered for adjustment out of the total remaining unadjusted surplus of Rs.94.68 crores pertaining to the period prior to 2005.

(c). The suo motu tariff orders of 22 July 2005 and 7 March 2006 did not reduce the then prevailing tariff to the level warranted by the surplus position estimated for the tariff validity period of 2005-06 to 2007-08. As recorded in para 10(xvi), the additional surplus (over and above the admissible cost and return) will be assessed at the end of the tariff validity period and will be set off in the tariff to be fixed for the next cycle (i.e. commencing from the year 2008). The NSICT has not explicitly objected to this adjustment now as the cost statements drawn up by it treats such surplus as efficiency gain.

The proposed review mentioned in the earlier paragraphs, if it results in a modified approach, then such approach will be applied prospectively. It is not possible to apply a revised approach retrospectively.

It is significant here to mention that the assessed surplus for the period 2005-06 to 2007-08 arises not because of any estimation error or volume increase achieved by the NSICT, but it arises in the context of the decision of this Authority to moderate the tariff reduction for the earlier cycle and adjust the balance surplus in the following cycle. The surplus, therefore, should be assessed based on the actuals of the admissible items for the relevant period reported by the NSICT for the traffic level

considered in the *suo motu* Order. Accordingly, the past surplus is quantified by considering the surplus upto the traffic level of 1232470 TEUs per annum, being the traffic estimate for the years 2005-06 to 2007-08 in the *suo-motu* review of NSICT tariff in March 2006.

Since the difference in the actual traffic and the estimated traffic for the period 2005-06 to 2007-08 is 13.67% which is less than 20%, the surplus on account of the additional traffic is not considered for assessment of past surplus for the period post 2005 in line with clause 2.13. of the revised tariff guidelines.

The net surplus after admissible costs and return for the period April 2005 to September 2008 is assessed at Rs.217.36 crores for the traffic level of 1232470 TEUs per annum. A copy of the cost statement for the period from April 2005 to September 2008 is attached as Annex-4.

- (d). Insofar as the adjustment of past surplus is concerned, this Authority will be guided by its earlier decisions and the interim approach to be adopted will not be extended retrospectively. Adjusting all the surplus at one go may artificially bring down the tariff in one cycle and cause a steep escalation in the following period. This Authority prefers to avoid such wide fluctuations in tariff level. Further, it is not necessary to allow the benefit of past surplus adjustment only to the users of the terminal in the next 2 to 3 years period. In case of similar adjustment of deficit, if any, the immediate user will be at a disadvantage. Besides, the decision to spread over of past surplus over a longer period of 5 years was taken by this Authority in the earlier Order of 2005 relating to NSICT. It is also to be noted that the NSICT while withdrawing its Writ Petition filed before the High Court of Bombay has prayed that they would approach Ministry for consideration of allowability of pass through of royalty paid to JNPT. Any decision by the Government other than the existing guideline will have some impact on the surplus position quantified for the said period. This Authority, therefore, finds it desirable to adjust the surplus pertaining to the period April 2005 to September 2008 only after fully adjusting the surplus for the period prior to 2005.
- (e). Since this review is for an interim period of one year, one installment of surplus of Rs.94.68 crores pertaining to the period 2000-01 to 2004-05 amounting to Rs.47.34 crores is adjusted during the period October 2008 to September 2009. Taking into account the unadjusted surplus of Rs.47.34 crores pertaining to the period 2000-01 to 2004-05, a total past surplus of Rs.264.70 Crores would be available with NSICT which will be considered for adjustment in the next review of tariff of NSICT.
- (vii). The interim approach based on capacity is attempted for the first time to decide the tariff revision of an existing terminal and the tariff proposal of the NSICT is analysed with a view to decide an interim tariff for the one year period on a standalone basis. It may be relevant here to mention that the Tariff Guidelines of 2008 are not applied fully in this case for stated reasons and only the formula prescribed for determination of optimal capacity is adopted. Further, certain salient points of the said guidelines are kept in view to test the reasonableness of expenditure. Though the gross value of assets relevant to standard capacity is considered in the computation of revenue requirements, the actual return in adjustment of royalty is based on the net assets as per the Tariff Guidelines of 2005. The royalty is allowed only to the extent required to obtain 16% return on net capital employed. This interim approach should not be construed to be the final view of this Authority on the revised approach. As mentioned earlier, the review of the guidelines to be undertaken may result in a different approach which will be followed commonly for all terminals.

- (viii). The guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major port trusts notified by this Authority in February 2008 in compliance of the policy directions issued by the Government of India prescribes the methodology for determination of optimal capacity of a container terminal. The optimal capacity of the container terminal is the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity. Following the methodology prescribed therein and considering the quay length of the terminal operated by the NSICT the quay capacity works out to 11,95,740 TEUs. Likewise, the yard capacity works out to 23,11,292 TEUs. Since the quay capacity is lower than the yard capacity, the value of quay capacity of 11,95,740 TEUs is considered as the standard capacity of the terminal operated by the NSICT.
- (ix). (a). In order to achieve the optimal capacity, the tariff guidelines of 2008 specify the normative level of capital assets. The number of Quay gantry cranes, Rail mounted Gantry Crane, Rubber tyre gantry crane, etc. actually deployed by the NSICT is found to be higher than the normative level of equipment required to handle the standard capacity of traffic.

As the traffic only to the extent of the standard capacity level is considered in the interim approach for the purpose of tariff determination for the future period, the capital cost corresponding to such capacity level can only be recognised.

The gross block of assets reported in the Annual Accounts of the NSICT for the year ended on 31 December 2007 is Rs.97193 lakhs. The gross block of container handling assets reported by the NSICT is adjusted and considered for normative level of equipment based on the details of the equipment –wise cost furnished by the NSICT. For all other items, the gross block of assets reported in the Annual Accounts of 2007 are considered as they are within the normative levels. The net additions proposed by the NSICT to the gross block of assets during the year 2008 are reckoned with. Accordingly, the total gross value of assets as on 1 January 2009 relevant for standard capacity under consideration in this exercise is Rs.83864 lakhs.

- (b). Clause 4 of Annex – I (relevant for container terminal) of the 2008 guidelines prescribes normative level of container handling equipments and indicative rate for each unit of handling equipment. The cost of container handling equipments based on the per unit rate of container handling equipment given in the 2008 guidelines for the normative level of equipments prescribed was estimated.

The gross civil cost as at the end of the year 2007 as reported in the Annual Accounts of NSICT is taken into account as the 2008 guidelines require the civil cost to be recognised at the level estimated by the port.

The IT system cost and other capital cost have been worked out applying the prescribed percentage i.e., 2% and 10% of the sum of the civil and equipment cost, respectively as per the guidelines. Accordingly, the sum of the capital cost as per the norms prescribed in the guidelines and adopting the unit rate of equipment indicated in the guidelines works out to Rs.85108 lakhs. This Authority is not inclined to fully rely upon the normative capital cost as per the 2008 guidelines as such approach may allow an unintended benefit of replacement cost of assets to an operator.

- (c). It can thus be seen that the gross block of assets as per the Annual Accounts of NSICT after moderation in the equipment cost relevant to attain the standard capacity of 1.19 million TEUs is well within the capital cost estimation based on the guidelines of 2008. That being so, the gross value of assets required to handle standard capacity of traffic with their

values derived from the books of Accounts of the NSICT is considered in this analysis.

- (x). Return to the tune of Rs.13418 lakhs calculated @ 16% on the gross value of assets of Rs.83864 lakhs is permissible.
- (xi). The estimate of operating expenses furnished by NSICT are for the traffic of 1.1 million TEUs. While drawing up the cost statement for the period October 2008 to September 2009, the operating expenses which are variable in nature, have been moderated in proportion to the standard capacity. Considering the fact that the operator will incur the fixed costs irrespective of volume of the traffic handled, the operating expenses, which are fixed in nature, have been considered as estimated by the NSICT subject to restricting the annual escalation in the cost to the maximum permissible level as explained in the subsequent analysis.
- (xii). The NSICT has considered different escalation factors for estimation of various types of operating expenditure. The annual escalation of the cost estimates is to be regulated in terms of Clause 2.5.1 of the Revised Tariff Guidelines which requires that the expense projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. Based on the average inflation rate reported for the financial year 2007-08, annual escalation factor of 4.6% per annum has been adopted for estimation of expenditure projections in the cost statement of tariff cases to be decided during the year 2008-09. Accordingly, the expenditure projections of NSICT are moderated applying the escalation factor of 4.6% per annum. The estimated operating expenses furnished by NSICT for the years 2008 and 2009 are analysed below.

(a). Operating & Direct Labour

The NSICT has estimated this expenditure for 463 employees based on the actual number of employees in the year 2007.

While estimating this expenditure, the NSICT has considered an increase of around 9% in the average cost per employee, as compared to the year 2007 on account of an impending wage settlement. For the purpose of this analysis, the incremental cash outflow anticipated by NSICT on account of the wage settlement has not been taken into account, as the quantum of wage increase is not known now. The estimates furnished by the NSICT for the years 2008 and 2009 has been partially moderated by applying the escalation factor of 4.6%, per annum over the corresponding figure for the respective previous years. .

(b). Maintenance Labour

The NSICT has reported this cost for the year 2007 for 109 employees at an average cost of Rs.5.04 lakh per employee. For the years 2008 to 2009, NSICT has estimated this expenditure for 113 employees on the ground that new staff will be recruited on a higher salary due to higher employee turnover during 2007.

The maintenance labour cost estimates of NSICT for the years 2008 and 2009 are partially modified applying the annual escalation factor at the stated level.

(c). Equipment Running Cost(1). Power Cost

NSICT has reported power consumption of 10.91 units per TEU for the year 2007 and has escalated the quantum of power consumption per TEU by around 8% in the year 2008 and by 5% during the year 2009 on the ground that the average power consumption for the years 2005 to 2007 was 12 units per TEU. Since the actual average power consumption for the years 2005 to 2007 is reported at 12 units per TEU, the estimates for the years 2008 and 2009 are based on 12 units per TEU.

The rate of Rs.6.58 per unit as reflected in the copy of the recent electricity bill furnished by NSICT is considered for the year 2008. The escalation of around 7% considered by NSICT for the year 2009 in the unit cost of electricity, is moderated by applying the applicable escalation factor, taking the unit rate of the year 2008 as base.

(2). Fuel Cost

The fuel consumption of 2.19 litres per TEU considered by NSICT for the years 2008 and 2009 appears to be based on the actual consumption during 2007. Therefore, the estimated fuel consumption is accepted.

The NSICT has considered the diesel cost at Rs.38.56 per litre for the year 2008. This rate is updated to reflect the prevailing diesel rate at Rs.38.93 per litre, which is considered for arriving at the fuel cost for the year 2008. The estimates for the year 2009 is moderated by applying the appropriate escalation factor.

(3). Repairs & Maintenance

NSICT has considered an amount of Rs.988.99 lakhs and Rs.1026.95 lakhs as repair and maintenance cost for the years 2008 and 2009 respectively. If the norm at 1% of gross value of civil assets and 2% of gross value of equipments is considered for arriving at the repairs and maintenance cost as prescribed in the PPP guidelines of 2008, the estimates of NSICT are found to be well within the norms and hence accepted.

(d). Equipment Hire Charges

As stated by NSICT, the hire charges are on account of hiring of Inter Terminal Vehicles (ITVs) and trailers. NSICT has furnished copies of contracts entered into with private parties. Though the agreed rates are valid upto the year 2008, the contract provides for review of rate to account for fluctuation in fuel price.

NSICT has considered a rate of Rs.256/- per TEU while estimating the equipment hire charge for the year 2008. This Authority is not in a position to verify this rate with reference to the documents furnished by NSICT because the rates for ITV's mentioned in the contract copy are different and depend on the quantum of TEUs handled with ITVs.

The per TEU rate considered by NSICT in its estimates is relied upon for estimating equipment hire charges for 11,95,740 TEUs. The rate per TEU considered for the year 2008 is escalated appropriately for the year 2009.

(e). Other Expenses

The estimates are moderated applying the applicable escalation factor, taking the actual expenditure of Rs.558.25 in the year 2007 as base.

(f). Technical Service Fee

The revised tariff guidelines of 2005 permit payment of Technical Service Fee as an admissible item of cost under certain circumstances. For allowing technical service fee payable by the private operator as an admissible item of cost for tariff purpose, its reasonableness is required to be established by applying the yardstick of "gross length relationship" as per the relevant provision of the Income Tax Act, 1961. From the documentary evidence furnished by NSICT, it is seen that the concerned Income Tax authority has not disallowed this expenditure in their assessment for the financial year 2001-02. Relying on the assessment made by the Income Tax authority regarding payment of technical service fee by NSICT to the associated enterprises in the past year, it can be presumed that such payment will be similarly treated for the subsequent years from 2005 to 2010 also. The NSICT has considered actual technical service fee paid by it of about Rs.295.00 lakhs during the year 2007, as the estimated amount in this regard for the years 2008 to 2010. The estimates of NSICT are accepted. However, the NSICT should produce assessment certificates in support of admissibility of Technical Service Fee by the Income Tax authorities for the financial year 2002-03 onwards for verification during the next of its audit.

(g). Depreciation:

NSICT has provided Depreciation on the Straight Line Method as per the provisions of the Companies Act, 1956. The depreciation is calculated on the capital base adopting the depreciation rate on equipment indicated by the NSICT.

(h). Overheads:(1). Management & Administration Overheads

This item of expenditure is mainly the salary of the management staff. For the years 2008 and 2009, the NSICT has considered strength of 36 employees as against 34 reported in the year 2007. The recruitment of additional personnel is a management decision and hence this Authority accepts the increase in the number of employees in the years 2008 and 2009.

The estimates of the NSICT are partially moderated by applying the escalation factor at the applicable level.

(2). General Overheads

The estimates for the years 2008 and 2009 are moderated by applying the applicable escalation factor taking the actuals for the year 2007 as base.

(3). Preliminary Expenses

The upfront payment of Rs.7.20 crores made by NSICT to JNPT is amortised equally over the licence period of 30 years. The annualized value of Rs.24 lakhs is allowed as an item of cost in this analysis.

(4). Others

The NSICT has reported that the 18% increase in this expenditure in the year 2008 over the actuals of 2007 is on account of upgrading the terminals operation software to the tune of Rs.70 lakhs in the first quarter of 2008. NSICT has furnished documentary evidence to substantiate its claim. The justification for the increase under this head of expenditure is accepted. For the subsequent years the estimates of NSICT are moderated by applying an escalation factor of 4.8% per annum, taking the year 2006 as base.

(xiii). Subject to the above modification, the estimated total expense for the years 2008 and 2009 works out to Rs.15321 lakhs and Rs.16223 lakhs respectively. Since this Order is for an Interim period of one year, the expenses corresponding to the optimal capacity level for the period October 2008 to September 2009 works out to Rs.15998 lakhs.

The reasonableness of the estimates based on the actuals furnished by the NSICT is tested with reference to the operating cost based on the norms prescribed in the 2008 guidelines. For this purpose, power and fuel cost are estimated based on the consumption norms prescribed in the guidelines of 2008 and adopting the prevailing unit rate of power and fuel explained in the analysis earlier. Depreciation on the normative value of assets is calculated at the rates prescribed in the Companies Act. The estimate of repairs and maintenance cost, insurance cost and other expenses are determined following the norms prescribed in the guidelines. The total operating cost following the norms prescribed in the guidelines works out to Rs.16514 lakhs.

Since the operating cost for normative level of capacity estimated at Rs.15998 lakhs for the period October 2008 to September 2009 based on past actuals is well within the operating cost as per the norms, the operating cost of Rs.15998 lakhs is considered in this analysis for arriving at normative revenue requirement.

(xiv). The total Operating cost of Rs.15998 lakhs and the Return of Rs.13418 lakhs on the Gross Fixed Assets constitute the Annual Revenue Requirement for the year 2008. Thus, the Annual Revenue Requirement for the year 2008 works out to Rs.29416 lakhs, without the royalty component.

(xv). The Normative approach adopted by the Tariff Guidelines of 2008 does not recognise revenue share / royalty as an item of cost. However, there is a specific direction to allow part of royalty as pass through in the case of terminals which came before July 2003 in tariff guidelines of 2005. The determination of quantum of royalty as pass through for the interim period is discussed as hereinunder:

- (a). For arriving at the quantum of royalty to be admitted as passthrough, the actual position of the NSICT irrespective of standard capacity position considered for determination of annual revenue requirement is to be seen. The NSICT has achieved a traffic of 14,71,723 TEUs in the past. If this traffic level is presumed to be maintained for the period October 2008 to September 2009, the total royalty payable by NSICT to JNPT is Rs.24361 lakhs.
- (b). The revenue requirement for the traffic level of 1.47 million TEUs will be Rs.36206 lakhs for the period October 2008 to September 2009 based on the revenue requirement for the standard capacity explained earlier.
- (c). The total estimated expenditure (excluding royalty payment) for the traffic of 1.47 million TEUs based on the actuals of 2007 and applying the

Annual escalation factor as per the 2005 guidelines works out to Rs.17604 lakhs for the period October 2006 to September 2009.

(d). The net fixed assets as estimated by the NSICT for the year 2006 and 2009 are considered for assessing the actual cost position for the full traffic of 1.47 million TEUs.

The NSICT has arrived at negative working capital for the years 2006 and 2009. The negative working capital has been adjusted by NSICT from the net fixed assets for arriving at the capital employed.

The working capital has been assessed in line with Clause 2.9.9. of the tariff guidelines for the purpose of this analysis. The working capital so assessed is Rs.89.10 lakhs for the year 2006 and Rs.478.41 lakhs for the year 2009 which has been considered for arriving at the capital employed.

Subject to the above modification, the capital employed works out to Rs.5791.8 lakhs and 8311.2 lakhs for the year 2006 and 2009, respectively.

Return on capital employed at the rate of 16% is allowed on the modified capital employed and considered for the period October 2006 to September 2009.

It can thus be seen while assessing the actual cost position, the return on capital employed has been allowed on the net block of fixed assets irrespective of the fact that return on Gross Asset was considered to determine the revenue requirement for standard capacity.

(e). Taking into consideration the revenue requirement of Rs.36206 lakhs and total expenditure of Rs.17604 lakhs for the actual traffic of 1.47 million TEUs and admissible return on capital employed, the net surplus after return for the period October 2006 to September 2009 is Rs.9848 lakhs.

(f). For the traffic level of 1.47 million TEUs, the royalty payable by NSICT to JNPT works out to Rs.24,361 lakhs. The net surplus of Rs.9848 lakhs is a source to meet the royalty payment of Rs.24,361 lakhs.

(g). As stated earlier, one instalment of the past surplus for period prior to 2005 to the tune of Rs.9468 lakhs is to be adjusted. Since the interim approach envisages tariff for one year, the NSICT is in a position to meet the remaining royalty payment from one instalment of Rs.4734 lakhs which otherwise would have been set-off in the first year of the current tariff cycle. In that case, the royalty payment not covered even after adjustment of Rs.4734 lakhs is seen to be at Rs.9879 lakhs for a traffic level of 1.47 Million TEUs. The corresponding uncovered royalty for the standard capacity level works out to Rs.7864 lakhs, which is 39.73% of the actual royalty for the standard traffic. If this expenditure is not admitted as pass through, the operator may not achieve a return of 16% on the net assets which will be a loss to them. So, in order to avoid loss, pass through of royalty to the extent of 39.73% is sufficient.

(h). The targeted revenue requirement after providing for a royalty payment of 39.73% as pass through works out to Rs.37280 lakhs. The actual container related revenue reported by the NSICT in its Annual Accounts for the year 2007 is Rs.41592 lakhs for the actual traffic of 1.47 Million TEUs. The actual revenue is considered to determine the revenue for the standard capacity level of 1.19 Million TEUs on pro-rate basis. This works out to Rs.33793 lakhs. Hence, the gap between the revenue at the existing tariff level and the targeted revenue requirement is estimated at Rs.3488 lakhs for the period October 2006 to

September 2009. That being so, the existing tariff is required to be increased by 10.30% to bridge the revenue gap of Rs.3488 lakhs. Therefore, this Authority decides to increase the existing tariff by 10.3% as against an increase of 46% sought by the NSICT. A complete set of calculations is attached as Annex-II.

- (xvi). The proposed definition for "NSICTPL" includes NSICT's successors and assigns. The proposed definition for NSICT is slightly modified to include "successors and permitted assigns" reflecting the definition of "licensee" incorporated in the License Agreement.
- (xvii). In order to make known the course of action to the defaulting party, the NSICT has proposed a provision for timing of payment and the course of action in case of default. Section 58 of the Major Port Trusts Act, 1963 already contains a provision for timing of payments. Section 58 of the MPT Act also provides for port's lien for rates in case of default by the users to pay the prescribed charges as stipulated in Section 58. Therefore, a separate provision in this regard in the Scale of Rates is not required.
- (xviii). The rate of penal interest on delayed payments by users and delayed refund by the NSICT should be 2% above the PLR of SBI in terms of Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines. The NSICT is agreeable to this position and has proposed the penal interest at 14.25% per annum. The proposed penal interest rate is modified to reflect the prevailing PLR of 13.75%.
- (xix). The MANSA has objected to the proposed conditionality to govern levy of penalties for non performance by the NSICT / users. Since the proposed conditionality permits unguided discretion to NSICT to set contractual condition, on case to case basis for performance and penalties, this Authority is not in a position to approve the proposed conditionality. In a recently decided case relating to review of tariff at the Chennai Container Terminal Ltd., (CCTL), the CCTL was advised to propose a suitable efficiency linked tariff model with built-in penalty and reward scheme. Likewise, if NSICT proposes a suitable efficiency linked tariff model with built-in penalty and reward scheme, such a proposal will be taken up for consideration.
- (xx). Since the berth hire charges for vessels handled by NSICT are collected by the JNPT as per the terms of the LA, the NSICT was requested to incorporate a conditionality to allow rebate equivalent to berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / break down of the shore based facilities. This flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to the port / operator. Though the NSICT has agreed to include this provision in the Scale of Rates, the operator has insisted for incorporation of a conditionality to govern levy of penalties for non-performance by the NSICT / users as discussed in the previous paragraph.

The conditionality to allow rebate equivalent to berth hire charges has been prescribed in the Scale of Rates of many other private terminals. A condition has been prescribed in the Scale of Rates of some major ports, which came for revision after implementation of revised tariff guidelines to the effect that berth hire charges shall not be levied for the period of idling of vessels for reasons attributable to the port.

There is no reason why the provision prescribed in case of other terminals in this regard should not be made applicable to the NSICT particularly when such provision is based on the principles set out in the tariff policy guidelines issued by the Government. A suitable conditionality requiring the NSICT to allow rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the terminal is included in the Scale of Rates of the NSICT.

The general principle stipulated in Clause 2.15, of the revised tariff guidelines that the users will not be required to pay charges beyond the reasonable level attributable to the NSICT is also incorporated in the 'Scale of Rates of NSICT', as agreed by the operator. The NSICT has also agreed to our suggestion to include a conditionality to state that the users will not have to pay storage charges for the period during which NSICT is not in a position to deliver / shift the container when requested by the users, which is incorporated in the Scale of Rates.

- (xlii) The container handling charges are prescribed under Section 1 to 4 of the Scale of Rates. Each of the said four tariff items does not list out the services proposed to be rendered for levy of the proposed rates. mere indication of activity of each tariff item will not suffice for the users to know about the details of services proposed to be rendered under each tariff item. The NSICT is advised to list out separately the services proposed to be rendered for levy of rates in Section 1 to 4 of the Scale of Rates in the next review of its tariff.
- (xliii) The NSICT has proposed 80% premium over the existing rates prescribed for handling hazardous cargo containers on the grounds of more time taken to handle hazardous containers, constrained yard space and time taken to comply with regulatory requirements. Clause 5.7.3. of the revised tariff guidelines prescribes premium to the extent of 25% for handling and storage charges of hazardous containers. The NSICT has agreed for 25% premium on storage charges. The premium of 25% is allowed as per the guidelines on the handling charges of hazardous containers also.
- (xlv) The concessional rates for coastal container are prescribed in the with clause 4.3 of the revised tariff guidelines.
- (xvi) The NSICT has made a request to maintain the unit of levy on 24 hours basis for levy of charges for reefer monitoring and correction on the ground that the 24 hour basis levy is an existing practice. Clause 5.7.1 of the tariff guidelines stipulates the unit of levy at 4 hourly basis. Therefore, the request of the NSICT to continue with the existing practice cannot be acceded to. The existing charges for reefer monitoring and correction at the NSICT, if proportionately calculated for 4 hours will work out to US\$ 4.56 which is comparable with the rates prescribed in the Scale of Rates of JNPT (US\$ 3.502), GTPPL (US\$ 4.880) and CCTL (US\$ 3.220).
- (xvii) The operator has linked the first seven days free storage period prescribed for ICD containers to submission of ICD documents by the users within 48 hours of discharge of containers on the ground that the responsibility of trains at the terminal is of the users. While it may be reasonable to stipulate a time limit for the users to submit the requisite documents to the operator, it does not appear to be justified for the NSICT to deny any free period for the ICD containers for non submission of the documents. In such cases, the free storage period prescribed for 'normal' container will be applicable. The proposed conditionality is suitably modified.
- (xviii) The NSICT has proposed a note to govern levy of storage charges on empty 'auction container'. To a query raised in this regard, the NSICT responded saying that the proposed note is a clarification in the case of container under auction where de-stuffing is done on the terminal and container changes status from loaded to empty container. Since the dwell time charges for storage of containers will apply to empty containers also, the proposed separate note to govern levy of storage charges on empty 'auction container' is not necessary.
- (xix) NSICT has proposed different rates for 20' and 40' containers for non-declaration / mis-declaration of hazardous containers. The rate proposed for a 40' container is at 1% times of the rate proposed for 20' container. In the case relating to tariff

fixing at the Chennai Container Terminal Ltd., this Authority held that the rate need not vary with reference to the size of the container for the purpose of levy of charge for non-declaration / mis-declaration, and prescribed uniform rates for 20' container and 40' container. If non-declaration / mis-declaration of container leads to any additional activity, as stated by the NSICT, cost details are required to justify the increase proposed for 40' containers which are not furnished. The proposed rate for 20' container will be applicable for 40' container also.

- (xxix). With reference to the proposed charges for one door opening, MANSA has suggested for continuation of the existing practice. To a query in this regard, the NSICT has confirmed that it is not charging for this service as the service is being rendered so far by the shipping lines. A similar tariff item is approved in the Scale of Rates of other container terminals like CCTL and VCTPL. Since the service is optional and will be rendered by the NSICT only at the request of users, the proposed uniform rate of Rs.1000 per container is approved.
- (xxx). As regards the rates proposed for the services towards movement of containers from terminal to rail or rail to terminal, the MANSA has suggested to remove this tariff item on the ground that the charges are included under ICD charges. As confirmed by the NSICT, these charges are payable if there is additional movement carried out by the terminal. However, the proposed charges are in replacement of the existing rate of Rs.400/- per TEU towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) as clarified by the NSICT. This Authority approved a rate of Rs.400/- per TEU on adhoc basis towards ITRHO vide Order dated 28 June 2007. This rate has been incorporated in the Scale of Rates of NSICT and the extended validity of the rate is upto 30 September 2008. Since an adhoc rate is already available in the Scale of Rates of NSICT, pending review, the proposed rates for additional movement of ICD containers are not approved.
- (xxxi). The NSICT has proposed to impose a penalty of US\$ 5000/- per hour for overstay of the vessel at the terminal of NSICT due to user's fault. The objection raised by MANSA in this regard is with reference to the provision contained in the Scale of Rates of JNPT for levy of penal berth hire charges for overstayals of the vessels berthed at the terminal operated by the NSICT. As per the provision contained in the Scale of Rates of JNPT, penal berth hire charge shall be levied at the prescribed rates in addition to berth hire charges, if a container vessel occupies the berth beyond 2 hours after completion of operations. In the views of MANSA, it is a double penalty for the same default, if NSICT also levies charges for overstay of the vessel at its terminal.

It has to be recognized that when a vessel overstays at the berth it not only occupies the berth after the operations are over but also the landward facilities of the NSICT are clogged; and, the revenue earning time of NSICT is wasted.

As such the penal berth hire contained in JNPT Scale of Rates is in compensation of the strain passed on to JNPT's operations due to overstayal of the vessel whereas the NSICT's proposal to impose a penalty for overstayal of vessel at its terminal is for compensating the loss of its revenue generating time. In view of this position, the proposal of NSICT to impose penalty does not amount to double charging.

Though the Licence Agreement entered into between JNPT and NSICT does not authorise the NSICT to collect vessel related charges, it has to be kept in view that the charge proposed by the NSICT is in the form a penalty for overstay of vessel at its terminal.

Considering handling rate of 25 moves per hour, and 6 quay cranes and taking into account 70% utilization of cranes, as followed for determining standard capacity, the NSICT may lose revenue contribution on account of not being able to handle 105 TEUs per hour. If an amount of Rs.500/- per TEU is considered as

such revenue contribution on ad-hoc basis, loss will be around Rs.52,500/- per hour. Since the levy is in the form of penalty to act as a deterrent, a penalty of Rs.1,00,000/- per hour is, therefore, prescribed for overstay of the vessel at the berth beyond 2 hours after completion of operations due to user's fault.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of the NSICT which is attached as Annex-II.

14.2. Normally, the revised charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification, unless a different arrangement is specifically mentioned in the tariff Order as stipulated in Clause 3.2.6 of the 2005 Guidelines. Since the financial position considered in this Interim Order this case takes into account the financial position for the period of one year from 1 October 2008, the revised charges shall come into force from 1 October 2008 and remain valid till 30 September 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3. The list of the approach adopted in deciding this case is as follows:

- (I). Pending review of the terminalwise cost plus approach prescribed in the 2005 guidelines, an Interim Order in this case is passed applicable for a period of one year.
- (II). (a). Regarding adjustment of past surplus the existing guidelines and the decisions in the earlier tariff Order will apply.
- (b). Since the Interim Order is confined to one year period, one instalment of Rs. 47.34 Crores out of 94.88 Crores pertaining to the period 2000-01 to 2004-05 is adjusted.
- (c). The past surplus for the period April 2005 to September 2006 is assessed at Rs. 217.35 Crores. This will be adjusted in future tariff after completely adjusting the surplus relating to the period prior to April 2005.
- (III). In order to encourage volume efficiency, standard capacity based tariff approach is adopted. The level of standard capacity is determined by applying the formula provided in the tariff guidelines of 2008.
- (IV). The gross value of assets required to handle standard capacity of traffic with their values derived from the annual accounts of NSICT is considered. Depreciation is calculated as per the existing guidelines and return at 15% on the gross value of assets is taken into account in the computation of annual revenue requirement.
- (V). The estimate of operating expenses is considered for the standard capacity, which has been subjected to the test of reasonableness based on the norms furnished in the Tariff Guidelines of 2008.
- (VI). The annual revenue requirement constituting the total operating cost and the return on capital employed is assessed without the royalty component. It was observed that at this level of revenue the operator will not get 15% return on net assets.

(vii). The 2005 guidelines requires royalty to be taken into account for tariff computation subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder provided there is loss. Therefore, the actual position of the NSICT irrespective of standard capacity based position considered in determination of revenue requirement is to be seen. The quantum of royalty pass through which will provide a return as per the tariff guidelines of 2005 is determined after meeting all cost and the royalty payment as per the Concession Agreement. After adjusting one installment of past surplus, it was seen that a pass through at the level of 39.73% is sufficient, as against the maximum permissible level of 69.5%.

(viii). Revised targeted revenue requirement with admissible royalty expenditure is calculated and compared with the existing revenue. The analysis reveals a revenue gap of 10.3% which is decided to be met by an across-the-board tariff increase.

(ix). This interim approach provides a framework that would encourage an operator to bring efficiency in operations to handle volumes higher than the standard capacity level considered for tariff computation in order to improve return on investment. With rising volume of throughput, an operator would be in a position to meet the payment of royalty which is not allowed as pass through. With increase in volumes handled, it is possible to progressively reduce the level of permissible level of royalty pass through in tariff. Also, rising volumes will benefit port users and trade at large. Besides, this approach will also discourage capacity under utilization.

14.4. The validity of the existing Scale of Rates of the NSICT is deemed to have been extended beyond 3 August 2008 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

14.5. The NSICT is required to furnish to this Authority a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of the year beginning from the 1<sup>st</sup> quarter ending on 31 December 2008, in the same format in which the cost statement for the tariff proposal is filed.

BRAHM DUTT, Chairman  
[ADVT IIU4/143/2008/Exty.]

## Annex I

MANAV SHREVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL LIMITED					
Cost Statement for the Period April 2005 to September 2006					
Sl. No.	Particulars	Amounts			
		2005 *	2006	2007	
	Traffic (in MTs / TEUs)	943395	1344574	1471223	1102797
I	<b>Total Operation Income</b>				
	Container handling Income	33,459.59	39,185.57	41,626.64	31,219.35
	Other	52.46	51.15	44.32	34.72
	<b>Total</b>	<b>33,512.05</b>	<b>39,236.72</b>	<b>41,670.96</b>	<b>31,254.07</b>
II	<b>Operating Costs</b>				
	Operating & Direct Labour	967.31	1,162.22	1,253.67	981.70
	Maintenance Labour	340.87	515.70	549.98	446.73
	Equipment Running Costs	2,059.77	2,992.71	2,786.31	3,564.35
	Levies / regulatory share	3,371.49	4,998.35	10,681.97	10,494.42
	Equipment Hire	1,626.04	1,574.78	3,388.02	2,655.55
	Other expenses	793.38	810.10	946.29	789.55
	Technical Service Fee	377.12	420.25	326.56	245.24
	<b>Total</b>	<b>8,449.00</b>	<b>18,394.61</b>	<b>39,481.16</b>	<b>35,134.47</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>3,639.86</b>	<b>4,767.05</b>	<b>4,624.86</b>	<b>3,428.16</b>
IV	<b>Overheads</b>				
	Management & Administration overheads	199.61	519.49	305.49	344.52
	General Overheads	85.76	93.14	93.30	73.19
	Preliminary expenses & Upfront Payment Write-off	18.00	24.00	24.00	18.00
	Others	1,717.67	1,417.17	1,307.46	1,130.79
	<b>Total</b>	<b>2,630.04</b>	<b>2,939.70</b>	<b>2,831.46</b>	<b>2,174.00</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>10,462.82</b>	<b>16,938.49</b>	<b>18,304.49</b>	<b>6,115.42</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (F&amp;MI)</b>				
	Profit on sale of assets	0.00	30.00	35.60	0.00
	<b>Total</b>	<b>0.00</b>	<b>30.00</b>	<b>35.60</b>	<b>0.00</b>
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (F&amp;ME)</b>				
	Loss on sale of assets	67.33	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>67.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
VIII	<b>F&amp;MI Less F&amp;ME (VI) - (VII)</b>	<b>67.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>10,394.49</b>	<b>17,000.27</b>	<b>18,341.49</b>	<b>6,115.42</b>
X	<b>Capital Employed</b>	<b>69,363.98</b>	<b>65,316.78</b>	<b>60,292.59</b>	<b>57,012.13</b>
XI	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>7.961.48</b>	<b>2.797.51</b>	<b>3.045.83</b>	<b>6.951.49</b>
XII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (X)</b>	<b>20,811.34</b>	<b>7,238.99</b>	<b>8,054.22</b>	<b>1,273.97</b>
XIII	TOTAL Net Surplus for the traffic level of 1232470 TEUs per annum for the period April 2005 to September 2006.			21736.14	
XIV	Surplus assessed in the 2006 tariff Order pertaining to the period 2000 to 2004 to be adjusted			9,468.00	

## Notes:

\*\* The estimates is considered for the period from October to December 2008 in the current tariff review cycle.

\*\* The estimates for the period 2009 is considered for the period January 2009 to September 2009.

## ANNEX - II

## COST CALCULATION FOR TARIFF REVIEW OF NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

## 1) Calculation of Optimal Capacity of NSICT.

1 Optimal Quay Capacity:

$$\text{Optimal Quay Capacity} = A * B * C * D * E \text{ TEUs} \quad \text{where,}$$

A = Number of Gantry Cranes deployed for work in a year.  
 B = Number of working hours of gantry cranes in a year.  
 C = Average number of moves per gantry crane.  
 D = TEU ratio  
 E = 70%

Norms	Capacity based on 6 Cranes
= Berth Length / 100	= 600 metres / 100 6
= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours 8760
= 25 moves per hour	= 25 moves per hour 25
= 1.3	= 1.3 1.3
= 70%	= 70% 70%
	1195740 TEUs

2 Optimal Yard Capacity:

$$\text{Optimal Yard Capacity} = 0.7 * \frac{G * H * P}{S * D} \text{ TEUs} \quad \text{where,}$$

G = Total Ground Slot in TEUs  
 H = Average Stack height  
 P = Period in number of days  
 S = Surge factor  
 D = Average Dwell Time

Norms	Capacity based on norms
= 720 TEUs per hectare	= 720 * 19.6 14112
= 2.50	= 2.50 2.50
= 365	= 365 365
= 1.3	= 1.3 1.3
= 4 days for Import & 2 days for Export	= 3 days 3
	2311292 TEUs

Therefore, Optimal Capacity of the NSICT is

1195740 TEUs

Note:

Total area allotted

28 Hectares

Considering available yard area, as prescribed for Coal/ Iron Ore in PPP guidelines at 70%

19.6 Hectares

## 2) Calculation of Capital cost

Particulars	Gross Value of Assets as on 31.12.2007 & adjusted for non-existing level of equipment (Rupees in Lakhs)	Working
Civil Cost	4240	Gross Value of Buildings as on 31.12.2007 as per Annual Accounts of NSCT.
Container Handling Equipment		Gross Value of Machinery & Diesel Engines as on 31.12.2007 as per Annual Accounts is: Rs. 4502 Lakhs. (i)
		Based on the number of equipments and their related values as given by NSCT, the following values are deducted to arrive at the actual value for the respective number of equipments as prescribed in PPP guidelines of 2006.
Quay Gantry Cranes	1845	Rs. 2666.10 Lakhs/ 8 * 2 Cranes = 4132
Rail Mounted Gantry Cranes	2432	Rs. 3046.97 Lakhs/ 3 * 1 Crane = 1015
Rubber Tyred Gantry Cranes	1088	Rs. 1732.61 Lakhs/ 20 * 1 RTG = 866
Reach Stacker/ Top Lift Truck	334	Rs. 301.98 Lakhs/ 3 * 1 Reachstacker = 101
Tractor Trailers	1498	Rs. 1314.42 Lakhs/ 42 * 5 = 315
Others	1792	TRUCKS + (Rs. 450.41 Lakhs/ 45) = 245
		Rs. 14054 Lakhs. (ii)
IT Systems Cost	1941	Value of the Container Handling equipment considered in this analysis (i - ii) = Rs. 35878
Furniture & Fixtures	330	Gross Value of Computer & Software as on 31.12.2007 as per Annual Accounts of NSCT.
Vehicles	220	Gross Value of Vehicles as on 31.12.2007 as per Annual Accounts of NSCT.
Upfront Egg	720	Gross Value of Upfront Payment as on 31.12.2007 as per Annual Accounts of NSCT.
<b>GROSS FIXED ASSETS AS ON 31.12.2007</b>	<b>35878</b>	
Net increase proposed to the above book of assets during the year 2008	1225	
<b>GROSS FIXED ASSETS AS ON 1.1.2009</b>	<b>37103</b>	
Source: Net Book as per Annual Accounts (A.A.)		

## 3) Actual Generating cost for non-existing level of traffic for the period from October 2008 to September 2009.

Particulars	Gross in Lakhs		
	2008 12 months	2009 9 months	Total
Operating & Direct Labour	327	1000	1327
Maintenance Labour	145	467	612
Equipment Running Costs	730	2311	3040
Equipment Dep.	662	2019	3077
Other expenses	383	766	1048
Technical Service Fee	62	245	307
Depreciation	696	3183	4119
Management & Administration	115	369	475
General Overheads	24	77	101
Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	6	19	24
Others	380	1181	1561
<b>TOTAL OPERATING COST</b>	<b>6561</b>	<b>15170</b>	<b>21731</b>

## 4) Return on Capital Employed

Particulars	Notes	Working	Amount in Lakhs
Return on Capital Employed	② 10% of Gross Fixed Assets	10% * Rs. 35878 Lakhs	3588

## 5) Normative Annual Revenue Requirement:

	Rs. In Lakhs
Operating Cost	15688
Return on Capital Employed	13416
	<b>29416</b>

(b). Normative revenue requirement for the period from October 2006 to September 2009 after applying annual escalation

	Rs. In Lakhs
For the period from October 2006 to March 2009 ( on pro-rata basis)	14706
For the period from April 2008 to September 2009 applying escalation of 2.78% (i.e. 60% of 4.6%)	15114
<b>Total Revenue requirement</b>	<b>29822</b>

## 6) Estimated Operating Cost for the actual traffic of 1.47 million TEUs for the period from October 2006 to September 2009.

Particulars	2006 ( for three months from October 2006)	2009 ( for nine months upto September 2009)	Total Expenses for one year
Operating & Direct Labour	327	1026	1353
Maintenance Labour	149	487	636
Equipment Running Costs	852	2668	3520
Equipment Hire	685	2778	3463
Other expenses	253	795	1048
Technical Service Fee	82	245	327
Depreciation	1143	3785	4928
Management & Administration	116	380	476
General Overheads	24	77	101
Preliminary expenses & Upfront	6	16	24
Others	360	1191	1571
<b>Total Expense excluding Royalty</b>	<b>4216</b>	<b>13388</b>	<b>17604</b>

## 7) Computation to arrive at the Quantum of Royalty admissible within the maximum of the second quote of 69.5%

Sr.No.	Particulars	2006 ( for three months from October to December 2006)	2009 ( for nine months upto September 2009)	TOTAL
1	(TEUs)	367831	1103792	1471723
2	Operating Revenue based (on normative level i.e. as per step 5 (b) for the actual estimated traffic of 1.47	3081	27154	38206
3	Total Expenditure ( from 6 above) (excluding Royalty)	4216	13388	17604
4	Capital Employed	67,012	55,112	
5	Return on Capital Employed	2,280	6,373	8,654
6	<b>Net Surplus after total Expenses and ROCE</b> ( 2 - 4 - 5 )	2659	7783	10442
7	Full Royalty	5093	18329	24361
8	Royalty not covered by net surplus ( 7 - 6 )	2477	11935	14413
9	One instalment of past surplus for the period 2000-			4734
10	Royalty not covered even after adjustment of past			9879
11	Royalty to be added to the normative revenue requirement for the normative capacity level of 1.19			7884

( 9879 + 1195740 / 1471723 )

## 8) Targeted normative revenue after allowing royalty as in (7) above for normative capacity of 1.19 million TEUs

Rs. In lakhs

Normative Revenue as in 6 above (traffic) 29416 7884

Targeted revenue requirement 37260

## 9) Tariff

Increase / Decrease in existing tariff required

Targeted Normative Revenue Requirement for the period from October 2006 to September 2009 ( from 8 ) 37260

Actual Revenue reported in the Annual Accounts for the year 2007 for the traffic of 41592

Actual Revenue Estimated at existing tariff for October 2006 to September 2009 for normative capacity of 53763

Revenue Gap 3486

% Increase in existing tariff required 10.3%

## Annex - III

## SCALE OF RATES

## NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

## PREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Nhava Sheva International Container Terminal Limited for use of services and facilities provided at the Nhava Sheva International Container Terminal.

## 1.0 DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

1.1 "NSICT" means Nhava Sheva International Container Terminal, a company incorporated in India, its successors and assigns.

1.2 "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

1.3 "Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.

1.4 "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.

1.5 "Foreign going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.

1.6 "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.

1.7 "ICD" means Inland Container Depot.

1.8

"LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/ exporter).

1.9 "Over Dimensional Container" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.

1.10 "Per day" means per calendar day or part thereof.

1.11 "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.

1.12 "Port" means Jawaharlal Nehru Port Trust.

1.13 "Shut Out Container" means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.

1.14 "Transhipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in NSICT and transported through another vessel.

1.15 "VIAN" means Vessel Identification Advice Number.

## 2.0 GENERAL

2.1 Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.

2.2 In general all charges for containers more than 20 feet in length and upto 40' in length will be 150% of the applicable charges.

2.3 Handling charges for containers more than 40' in length and upto 45' in length will be 200% of the applicable charges.

2.4 Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / handling will be charged as per Section 4 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

2.5 Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for reconversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.

2.6 All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

2.7 (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the NSICTL shall pay penal interest on delayed refunds.

(ii). The rate of penal interest will be 15.75% per annum. The penal rate chosen will apply to both the NSICTL and the port users equally.

(iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the NSICTL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

2.8 (i) A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(ii). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by discharge ports.

(v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.

2.9 The consolidated charges as above include the following elements, viz Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, lashing / un-lashing, stowage planning etc. wharfage on tare weight of containers and containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

2.10 The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NSICT.

2.11 In case vessel idle due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of NSICT or any other reasons attributable to the NSICT, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling shall be allowed.

Consolidated charges for movement and handling of containers and containerized cargo.

**SECTION - 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER**

**A. Ship to yard / yard to ship using port crane.**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>Per Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2624	1514
Exceeding 20' and upto 40' in length	3786	2272
Over 40' in length	5048	3029
<b>Per ICD Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2624	1514
Exceeding 20' and upto 40' in length	3786	2272
Over 40' in length	5048	3029
<b>Per Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2038	1223
Exceeding 20' and upto 40' in length	3057	1834
Over 40' in length	4076	2446

**B. Yard to CFS / CFS to yard - Transport and lifts at CFS**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>Per Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	898	898
Exceeding 20' and upto 40' in length	1347	1347
Over 40' in length	1796	1796
<b>Per Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	898	898
Exceeding 20' and upto 40' in length	1347	1347
Over 40' in length	1796	1796

**C. Yard to Rail / Rail to Yard for ICDs only**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>ICD Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1262	1262
Exceeding 20' and upto 40' in length	1903	1903
Over 40' in length	2524	2524

**D. Yard to Truck / Truck to Yard**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	368	368
Exceeding 20' and upto 40' in length	582	582
Over 40' in length	776	776
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	368	368
Exceeding 20' and upto 40' in length	582	582
Over 40' in length	776	776

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

## SECTION - 2 CHARGES FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2912	1747
Exceeding 20' and upto 40' in length	4368	2621
Over 40' in length	5624	3494
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2524	1514
Exceeding 20' and upto 40' in length	3786	2272
Over 40' in length	5048	3029

## Note:

1 A transhipment container is the one, which is discharged from one ship, stored in the yard and transported through other vessel. A transhipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.

2 A Shut out charge as per Section 7 shall apply if—

(a) The vessel nomination is changed ; or

(b) If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

## SECTION - 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER

## A. Ship to yard using port crane.

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3155	1893
Exceeding 20' and upto 40' in length	4733	2839
Over 40' in length	6310	3786
<b>ICD Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3155	1893
Exceeding 20' and upto 40' in length	4733	2839
Over 40' in length	6310	3786
<b>Transhipment Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3640	2184
Exceeding 20' and upto 40' in length	5460	3276
Over 40' in length	7280	4368

## B. Yard to CFS – Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	971	971
Exceeding 20' and upto 40' in length	1455	1456
Over 40' in length	1941	1941

## C. Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>ICD</b>		
Not Exceeding 20' in length	1456	1456
Exceeding 20' and upto 40' in length	2184	2184
Over 40' in length	2812	2912

## D. Yard to truck

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded</b>		
Not Exceeding 20' in length	485	485
Exceeding 20' and upto 40' in length	728	728
Over 40' in length	971	971

## SECTION - 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS.

## A. Ship to yard using port crane.

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded</b>		
Not Exceeding 20' in length	5047	3028
Exceeding 20' and upto 40' in length	7571	4542
Over 40' in length	10094	6056
<b>ICD</b>		
Not Exceeding 20' in length	5047	3028
Exceeding 20' and upto 40' in length	7571	4542
Over 40' in length	10094	6056
<b>Transhipment</b>		
Not Exceeding 20' in length	5047	3028
Exceeding 20' and upto 40' in length	7571	4542
Over 40' in length	10094	6056
<b>Empty</b>		
Not Exceeding 20' in length	4077	2448
Exceeding 20' and upto 40' in length	6115	3689
Over 40' in length	8153	4992

## B. Yard to CFS – Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1796	1796
Exceeding 20' and upto 40' in length	2694	2694
Over 40' in length	3591	3591
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1796	1796
Exceeding 20' and upto 40' in length	2694	2694
Over 40' in length	3591	3591

## C. Yard to Rail for ICDs only.

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>ICD</b>		
Not Exceeding 20' in length	2524	2524
Exceeding 20' and upto 40' in length	3786	3786
Over 40' in length	5048	5048
<b>Empty</b>		
Not Exceeding 20' in length	2524	2524
Exceeding 20' and upto 40' in length	3786	3786
Over 40' in length	5048	5048

## D. Yard to truck

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	777	777
Exceeding 20' and upto 40' in length	1165	1165
Over 40' in length	1553	1553
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	777	777
Exceeding 20' and upto 40' in length	1165	1165
Over 40' in length	1553	1553

## SECTION 5 – Hatchcovers of vessels

## Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)

- A. When placing the hatchcover on the quay
- B. Without placing the hatchcover on the quay

Rate in US\$
77.59
31.04

**SECTION 6 – Restow FCLs & MTs**

Shifting containers within the vessel (per move)

**A. Hatch to Hatch shifting**

FCL &amp; MT 40'

FCL &amp; MT 20'

**B. Other than (A)**

FCL &amp; MT 40'

FCL &amp; MT 20'

Rate in US\$	
	38.79
	25.87
	155.17
	103.45

Handling charges for containers more than 40' length and up to 45' in length will be 200% of the applicable charges.

**SECTION 7 - Shut outs/ Renomination of containers****A. Shutouts Charges**

FCL &amp; MT 40'

FCL &amp; MT 20'

**B. Transportation of shutout containers**

FCL &amp; MT 40'

FCL &amp; MT 20'

Rate in US\$	
77.69	
51.73	
Rate in Rs.	
2482	
1655	

**Note :** In the case of Shutout Container, the free storage period will be given to the Container in accordance with free storage period prescribed at Serial no.5 of Section 9 from the time the container is first received till the shutout event. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

**SECTION 8 – Reefer Monitoring and Connection (per 4 hours)**

FCL &amp; MT 20'

FCL &amp; MT 40'

**Pre- Trip Inspection ( Including supply of electricity)****Clearing of containers**

FCL &amp; MT 20'

FCL &amp; MT 40'

Rate in US\$	
5.17	
7.75	
	50.00
	2.00
	4.00

**Note :** 1 A refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature is considered a reefer container.

2 Above tariff does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning reefers. Charges are also applicable to restow reefer containers.

3 Pre- trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested

4 Additional electricity charges of US\$ 31.04 for 20' & US\$ 46.58 for 40' per calendar day will be applicable in case of Reefer Restow Containers also

## **SECTION 9 – Dwell time changes**

**Charges for Container storage**

Charges for Container Storage - Charges for storage of containers are to be applied as per the rates & rules fixed by the port authority.

Sl. No.	Description	Rate per container per day per port/terminal			Plates per unit (in US \$)
		Up to 20' in height	Above 20' and upto 40' in height	Above 40' in height	
	Blank shipping bill per unit per day (Subject to a minimum of 10 days)				10.75
1	<b>Import - FCL &amp; LCL</b>				
	0-3 days				
	4-15 days	Free	Free	Free	
	16-30 days	3.50	7.17	10.75	
	Beyond 30 days	3.12	6.98	10.75	
2	<b>Export - FCL &amp; LCL</b>				
	0-7 days	Free	Free	Free	
	8-15 days	3.50	7.17	10.75	
	16-30 days	3.12	6.98	10.75	
	Beyond 30 days	2.82	6.24	9.50	
3	<b>Export/ Import - empty containers</b>				
	First 15 days	3.50	7.17	10.75	
	16-30 days	7.17	14.34	21.51	
	Beyond 30 days	14.34	28.68	43.02	
4	<b>JCD - Import &amp; Export - Loaded &amp; Empty (Subject to a min. of 10 days)</b>				
	First 7 days	Free	Free	Free	
	8-15 days	3.50	7.17	10.75	
	16-30 days	3.12	6.98	10.75	
	31 - 45 days	2.82	6.24	9.50	
	<b>Total</b>	3.50	7.17	10.75	
5	<b>Transhipment - Loaded</b>				
	First 3 days	Free	Free	Free	
	4-15 days	3.50	7.17	10.75	
	Thereafter	7.17	14.34	21.51	
6	<b>Transhipment - Empty</b>				
	First 15 days	3.50	7.17	10.75	
	16-30 days	7.17	14.34	21.51	
	Beyond 30 days	14.34	28.68	43.02	
7	<b>Shiftout - Loaded &amp; Empty</b>				
	First 15 days	3.50	7.17	10.75	
	16-30 days	7.17	14.34	21.51	
	Beyond 30 days	14.34	28.68	43.02	
8	<b>Change of status to local delivery</b>				
	First 3 days	Free	Free	Free	
	4-15 days	3.50	7.17	10.75	
	16-30 days	7.17	14.34	21.51	
	Beyond 30 days	14.34	28.68	43.02	

1 Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading/delivery/ removal of container. Free dwell time (wherever allowed) shall be reckoned of containers notified holding and non-holding days.

2 Transhipment contracts for which the terms of reference have been subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall bear the concessionary storage charges. The storage charges for such contracts shall be recovered at rates with the relevant import container storage rates.

Digitized by srujanika@gmail.com

In case of **DB** container, if documentation is submitted within 48 hours of date of landing of containers, the storage period of 24 days for loading the container on rail will be applicable. Once this 24-day storage period is over, normal containers will be applicable.

4 Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free Class 9 application to normal import containers only.

5. The total storage period for a shrunken container shall be calculated from the day following the day when the container has become shrunken till the day of its removal.

6 Over high and over dimensional containers shall attract twice the normal applicable charges.

7 For hazardous containers, the storage charges shall be 25% more under the respective rates as given above.

8. The user will not have to pay storage charges for the period during which INSIST is used to store contents delivered with the containers when requested by the user.

8 The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
- the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

#### SECTION 10 - Procedure and Charges for Inter Terminal Transfer of Transhipment Containers between NSICT & JNPT.

The following procedure and charges for inter-terminal transfer of transhipment containers between JNPT and NSICT:

(i) Procedure for handling transhipment (TP) containers :

- TP containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and, the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
- Similarly, TP containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.

(ii) Charges for handling TP Containers:

- If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under :

- 50% of transhipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT.
- For the same container the NSICT will charge 50% of the transhipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of Rs.1575/- (for 20') or Rs. 2363/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

- If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:

- The NSICT will charge 50% of transhipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates.
- For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges and in addition, also levy charge towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rates.

#### Section 11 - Miscellaneous Charges

S. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)	
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length
(i).	Fixing/ removal of seal	200	200
(ii).	Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose, by prior arrangement.	200	300
(iii).	Charges for shifting within the Terminal for customs examination or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery with prior arrangement with user.	1875	2813
(iv).	POD Change	2482	3723
(v).	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	2482	3723
(vi).	Fixing/removal of Hazardous Sticker ( per container )	200	200
(vii).	One Door Open Charges per container	1000	1000
(viii).	Cancellation of documents - per EIR	100	100
(ix).	Non- declaration / Mis declaration of Hazardous containers	3000	3000
(x).	On- Wheel Customs inspection ( per container )	600	600
(xi).	Vessel overstay due to User's fault - Rate per hour	100000	100000
(xii).	Sending Containers survey report/Photo at Gate through electronic process per container	400	400

## Notes

- 1 Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers.
- 2 "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open ( e.g. Onion) and when door opening and sealing is carried by the terminal.
- 3 "Fixing of Seal". Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping line. The list of such containers on which a seal is added by the terminal shall be intimated to the line. Seal charges will be applicable for removal of seals also.
- 4 "Fixing/ removal of Hazardous Sticker". Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to NSICT to undertake the said activity, within the terminal.
- 5 On-Wheel Customs inspection. The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stalling/ de-stuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.
- 6 Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container. The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to NSICT. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis declaration shall, however, be on the customers account.